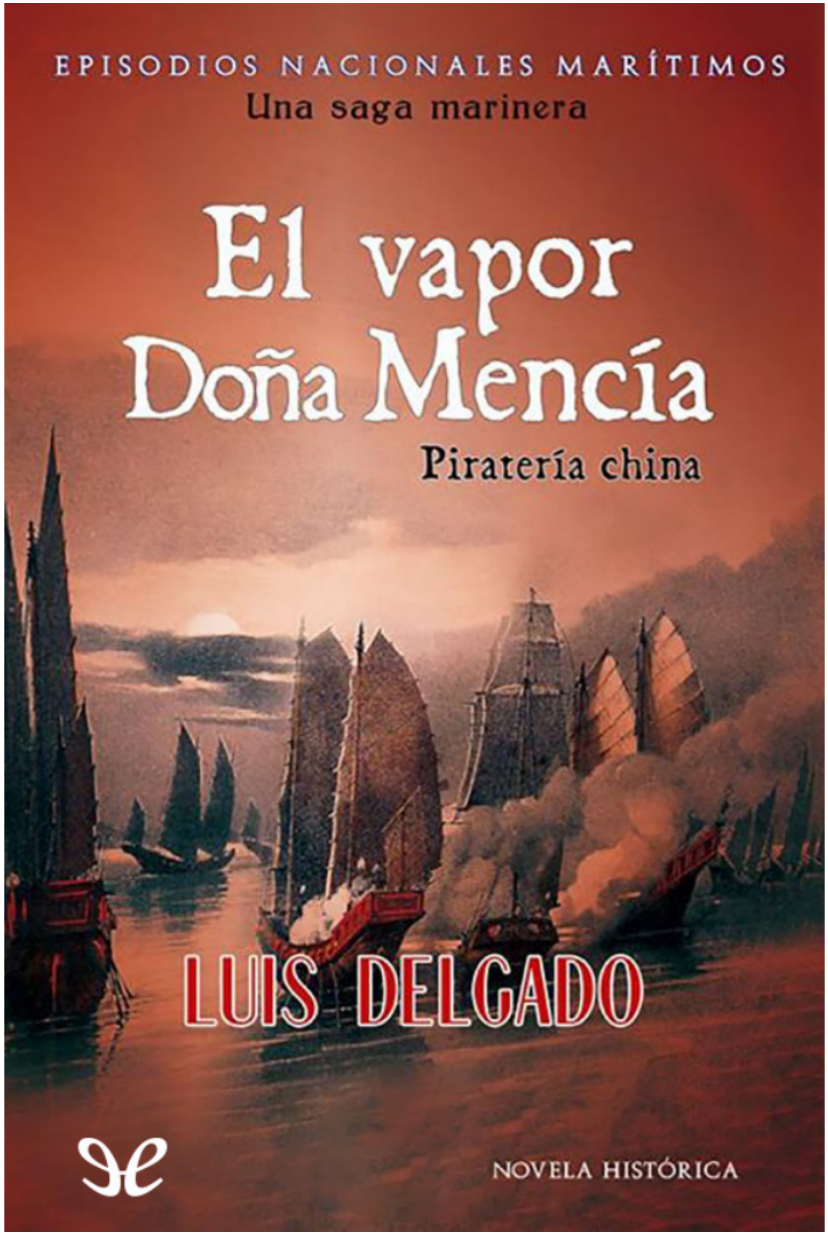
EPISODIOS NACIONALES MARÍTIMOS

Una saga marinera

El vapor Doña Mencía

Piratería china



LUIS DELGADO

NOVELA HISTÓRICA

En contra de lo que muchos opinan, la piratería en el mar meridional de la China no ha dejado de existir con el paso del tiempo, más bien al contrario. En lo que va de año, se han sufrido más de 150 ataques, con resultados funestos para los buques apresados, desde Singapur hacia el estrecho de Malaka. Normalmente, en estos días los objetivos son pequeños mercantes, cargados con diésel o derivados del petróleo. Los asaltantes vacían los contenedores con rapidez y venden su botín en el mercado negro a otros buques, que navegan por el estrecho. En la segunda mitad del siglo XIX, los actos de pillaje en la zona mencionada llegaron a ser tan elevados, que se intentó dar una severa lección a aquella pandilla de asesinos. En Londres, el primer Lord del Almirantazgo abogó por una reunión secreta, a la que debían asistir los agregados navales de las principales potencias afectadas por la piratería en sus zonas de influencia. Tal era el caso de España, que perdía un número elevado de buques en las zonas de tránsito por Manila, Singapur y Hong Kong. Por fin, siete naciones decidieron tomar parte en el ofrecimiento, y alistar uno de sus buques para formar la división internacional con la que dar un sangriento golpe a la piratería, que se sufría en aquella zona geográfica. Siguiendo las condiciones acordadas, cada nación debía preparar un buque armado, aunque con aspecto exterior de mercante. Ese fue el caso de uno de nuestros transportes artillados, convertido con la necesaria discreción en un inocente vapor mercante con el armamento convenientemente camuflado, que abandonó Cádiz para unirse a la fuerza internacional en el mes de junio de 1867.

Luis M. Delgado Bañón

El vapor «Doña Mencía»

Piratería china

Una saga marinera española - 33

ePub r1.0

Titivillus 20.05.2023

Título original: *El vapor «Doña Mencía»*
Luis M. Delgado Bañón, 2021
Diseño de cubierta: Mari Carmen López
Imagen de portada: Brenda van Vugt

Editor digital: Titivillus
ePub base r2.1

Para mi muy querida nieta Araceli, precioso rostro con ojos del color de la aguamarina, tirabuzones de oro y más lista que los peces colorados, con mi cariño de siempre y un millón de besos, o alguno más.

Diversas sugerencias recibidas de amigos y fieles lectores, me obligan a recalcar que todos los hechos históricos narrados en las obras de esta colección, así como la mayor parte de los escenarios geográficos, cargos, empleos, destinos, vicisitudes personales, especificaciones de unidades a flote o en tierra, así como las situaciones sufridas por ellos se ajustan en un cien por cien a la realidad histórica, de acuerdo a los fondos consultados con la necesaria profundidad y el compromiso adquirido ante documentaciones contrarias. Es mi intención escribir novela histórica y no ese tipo de historia-ficción utilizada con profusión por autores británicos de temas navales. Tan sólo aquellos personajes a los que aparejo las narraciones y episodios claramente novelescos son fruto absoluto de mi imaginación.

¡Tocad la carraca!

Se refiere a la campana de los arsenales, para indicar el comienzo o cese de los trabajos. Los arsenales llamáronse carracas —nombre que en la actualidad conserva el de Cádiz—, quizá por tal voz anticuada, que designó genéricamente a los buques de guerra y, específicamente, a un tipo de construcción naval.

Zallar la artillería

Sacar los cañones de batería y colocarlos a son de combate.

Zafar rancho

Desembarazar la cubierta para el combate. De ahí proviene la palabra *zafarrancho*, por lo que viene a ser hoy en día indudable redundancia, el decir *zafarrancho de combate*.

Prólogo

Hemos sufrido un largo y tedioso confinamiento, por culpa de ese maligno virus que nos ha atacado con inesperada saña y terribles efectos. La única ventaja, si puede llamare así, ha sido la posibilidad de dedicar casi todo el tiempo del día a mis *Episodios Nacionales Marítimos*, cuyo conjunto de volúmenes cabalga a buen ritmo por la treintena. Por esa razón, finalicé el volumen trigésimo segundo antes de lo esperado y, sobre la marcha, me lanzo sin espera ni armadura con este nuevo ejemplar.

A lo largo de toda la colección, he repetido una y mil veces, que el rigor histórico sería pieza principal e insoslayable en mi trabajo. Como entiendo que debería ser toda obra de novela histórica. Sin embargo, cuando la consulta en obras y archivos no daba más de sí, he empleado mi propia imaginación para rellenar los huecos que no debían quedar al aire. Pero llegando al extremo, en tres de los volúmenes editados hasta el momento, la información era tan escasa, que debí entrar en masaje de ideas para conformar una obra adecuada. No deben olvidar que escribo novela histórica, por supuesto y con el debido rigor, pero sin olvidar que se trata de una novela con las tres partes inexcusables en toda trama.

La falta de información en importante porcentaje apareció por primera vez con el volumen décimo quinto, «La fragata *Andorinha*», aquella persecución de fragata a fragata por el mar de las Indias contra el falsario capitán portugués. El espíritu de la obra era adecuado al abordar un tema desconocido, aunque muchos datos y pasajes debieran salir de mi imaginación. Pero pueden estar seguros de que no faltaba a la verdad en una sola letra, al desconocerla en bastantes ocasiones. Parecidas circunstancias sufrí con los volúmenes vigésimo primero, «La goleta *Providencia*», con

la famosa *Cruz de la Conquista* que yo mismo he contemplado, y trigésimo, «El transporte artillado *San Quintín*», con la leyenda de la isla de San Borondón en sus faldas.

Ahora, con este volumen trigésimo tercero, «El vapor *Doña Mencía*», vuelvo a entrar en circunstancias parecidas de extensa y necesaria creación. Como de costumbre, se trata de temas que estimo muy interesantes y arrinconados en la más densa nebulosa de un archivo, de los que he tenido conocimiento por pura casualidad, sin buscarlos a propósito, al toparme con algún legajo despegado de madre, o encontrar en otras declaraciones de hilo fino sin mayores explicaciones. Por las razones expuestas, me lanzo a fondo con este nuevo volumen. Y entro en un tema que pudo suponer una de las primeras operaciones navales conjuntas de la Historia, en defensa de nuestras líneas marítimas.

Si dispuse de conocimiento general del asunto enfocado fue, en un principio, gracias a unas frases dictadas de pasada y como si no presentaran especial importancia por el teniente de navío ingeniero Eduardo Iriondo, embarcado en la fragata *Numancia* durante las acciones de guerra en el Pacífico y su gloriosa circunnavegación. Dicha información me apareció de nuevo, con gotas medidas, cuando en su expediente personal enjuiciaba la labor desarrollada a bordo de la fragata blindada. No obstante, consideraba el tema tan interesante y generalmente desconocido, que me decidí a armar esta obra a su alrededor como mi imaginación lo hiciera posible.

No debo olvidar mi caluroso agradecimiento a un viejo amigo, el capitán de navío de la *Royal Navy* Roger Shapcott, que llevaba a cabo su diario y notable trabajo en el archivo histórico marítimo británico, centro al que sigue acudiendo por motivos de necesaria documentación. Mucho buscó entre legajos de orden, siguiendo mis escasas y pobres informaciones, sin encontrar detalles de calibre que facilitaran la necesaria labor. Al menos, algunos datos interesantes consiguieron rescatar para mi obra y, de esa forma, enriquecer la escasa documentación acumulada. Ambos coincidimos en que la operación conjunta debió ser tema de especial discreción, de esas que no suelen dejar referencias por escrito. No obstante, en conjunto creo que puedo enhebrar los hechos que les voy a narrar con el suficiente interés y aportando veracidad en el empleo de buques, trabajos en los arsenales, especificaciones de mandos,

oficiales subalternos y otros establecimientos de la Real Armada. Espero que, con esta información, por muy escasa que se aparezca, crezca el interés de mis lectores por esta nueva obra. Personalmente, la estimo de especial atractivo y con novedosos datos geográficos e históricos.

De nuevo encargo a Santiago Leñanza, miembro de la quinta generación de esa familia que ya considero como propia, recién promovido al empleo de capitán de fragata en el conjunto de mercedes concedidas a las dotaciones de la Escuadra del Pacífico, para que, bajo su experta mano, aparezcan los sucesos desde el mismo inicio de esta obra. Una vez más, se le presenta una alargada comisión sobre las aguas, con el disgusto y tristeza habituales que sufre la familia. Pero así era la vida del hombre de mar, unido a esa superficie cambiante de las aguas sin posible remedio. Para regocijo de su esposa, no necesitó mi querido personaje los cuatro años atravesados en la campaña del Pacífico, y pudo regresar al hogar con separación trazada.

Repito el detalle que ya mencioné en el prólogo de los tres anteriores volúmenes, dada la importancia que le estimo. Los lectores podrán comprobar de nuevo, que se ha variado la denominación adoptada para la colección de novela histórica, en la que me encuentro empeñado desde hace tanto tiempo. A lo largo de los últimos años, algunos críticos que enjuiciaban mis obras estimaron e incluso denominaron por iniciativa propia el conjunto de estos volúmenes como *Episodios Nacionales Marítimos*. En principio, me negaba a aceptarlo, por el cariño que profesaba a la muy querida serie, hasta entonces denominada como *Una Saga Marinera Española*. Sin embargo, bastantes voces de autores amigos y lectores consultados, así como del mismo editor, me convencieron. Si Galdós bautizó su conjunto de novela histórica como *Episodios Nacionales* y, años después, Ricardo Fernández de la Reguera y Susana March endosaron a la suya, de innegable calidad y rigor, la de *Episodios Nacionales Contemporáneos*, estimé que se acoplaba bien la nueva denominación de *Episodios Nacionales Marítimos* a lo que intentaba conseguir con mis obras. No obstante, bajo la nueva denominación, exigí mantener la antigua acepción de *Una Saga Marinera Española*, con la historia familiar de los Leñanza prendida en sus faldas, protagonistas en la ficción de

los acaecimientos históricos narrados.

Para rematar este prólogo y como en anteriores ocasiones, espero que los lectores disfruten con las historias de la mar que me empeño en narrar año tras año. Entiendo que se trata de esa necesaria divulgación de nuestra vida, de nuestro trabajo y forma de ser, que estimo primordial y todavía asignatura pendiente en la Real Armada. Debemos sentirnos orgullosos de nuestra historia, preñada de extraordinarios acontecimientos, que nos hicieron grandes como nación y como pueblo. Pero dentro de ese marco no hemos de olvidar, que, si expandimos nuestra cultura, lengua, religión, costumbres, concepto de vida e imperio por los cinco continentes, fue posible gracias a los buques y a los hombres que los marinaban con extraordinario esfuerzo.

Siguiendo la línea marcada desde un principio para la colección, a esos importantes retazos de nuestro acontecer naval a lo largo de aquellos años, incorporo los necesarios hechos novelescos de los personajes de ficción. La saga familiar de los Leñanza, en la que me apoyo para enhebrar estas narraciones históricas, y en cuyo volumen anterior aparecía el primer miembro de la sexta generación, ofrece el condimento imprescindible en toda obra para hacerla amena y atractiva al lector. Al menos, tal condición he pretendido conseguir desde el primer momento.

LUIS M. DELGADO BAÑÓN

1. UNA VIDA TRANQUILA Y FELIZ

Si no marro en las cuentas, este cuadernillo, que abordo con la necesaria diligencia, será el sexto de la colección que cuelgo a mis espaldas. Y espero cubrir la obligación al gusto entero de mis antepasados, sin traspapelar ideas, edulcorar textos de forma innecesaria, ni variar una mota el sentido histórico que, en la familia, hemos pretendido exponer de forma rigurosa por encima de cualquier otro concepto. Aunque me llame Santiago de Leñanza y Muñoz, así como ostentar con inmenso honor el condado de Tarfí, de nuevo me abruma el trabajo al contemplarlo en avanzada. No obstante, soy consciente de que, después, poco a poco, conseguiré enhebrar palabras, frases e ideas con mayor facilidad, hasta cumplir al ciento con la encomienda trazada.

La inolvidable sorpresa se había producido cuando arribaba meses atrás con la fragata *Resolución* al puerto de Cartagena, donde sin soñarlo siquiera me esperaban padre, esposa e hijo. Y mucho me emocionaba cuando ese mocoso de cuatro años, a quien todavía no conocía, preguntaba de forma cándida, al contemplar cómo abrazaba a su madre: *¿Es usted mi padre, señor*? Como pueden suponer, un nudo de estremera atenazó mi garganta, mientras lo elevaba para estrecharlo con verdadero cariño junto a Mencía. Pero así es la vida de los hombres de mar, que pasan del inminente peligro a perder la vida sobre las aguas, a los tiernos besos y abrazos en el primer puerto al que se consigue arribar.

Tras alcanzar el puerto de Cartagena en la tarde del día postrero del año del Señor de 1866, una vez recibidos mil y un homenajes por parte de autoridades y pueblo llano, empresa a la que nos sumergimos con inmenso placer tras la larga separación, entregábamos la fragata *Resolución* al Arsenal para que se llevaran

a cabo las muchas y necesarias obras. Era el momento previsto para que desembarcáramos los miembros de la dotación entera, de capitán a paje de escoba. Y no sería tarea sencilla olvidar el largo tiempo atravesado en las tablas de aquel buque, muchos años de imborrables recuerdos negros y blancos, donde necesitamos el auxilio de la Santa Patrona en más de una y dos ocasiones. Como les decía, desembarqué en Cartagena con el pliego oficial en el que se exponía a mi favor una licencia absoluta de dos meses, gracia que se nos concedía a las dotaciones alistadas en la escuadra del Pacífico, con fecha de inicio establecido en el cinco de enero del nuevo año del Señor de 1867.

Sin pensarlo dos veces, alistamos bagajes, cuerpos y carruaje para trasladarnos a la ciudad de Cádiz. Por un lado, el deseo de regresar al hogar, pero de forma principal, para poder saludar a mi bendita madre, que debía moverse con los nervios en concierto. Por desgracia, aunque tanto Mencía como yo deseáramos un traslado lento, que nos permitiera disfrutar de los paisajes y paladear las viandas propias de cada región, sin olvidar los deseados escarceos amorosos, mi padre ordenó al viejo Sebastián fustigar a los animales y efectuar las paradas mínimas, por necesidad de su importante cargo en la capital departamental. Y para cuadrar el lomo a cuartos de felicidad, desde Madrid se había trasladado a Cádiz la querida tía María, única hermana de mi padre, aunque aquel parentesco se hubiese trazado muchos años atrás con sobre lacrado en rojo y doble sello.

Una vez instalados en nuestro querido palacete familiar de la gaditana calle de la Amargura, comenzaron a transcurrir los días con extraordinaria y placentera lentitud. Por tal razón, declaro de absoluta falsedad ese dicho popular en el que se asegura que, entrado en plena felicidad, las singladuras corren a pies descalzos. Pero ya de frente debo declarar, que podía atravesar horas y horas contemplando a mi esposa, ese incomparable placer de la simple observación, cuando tanto se admira y desea el objetivo de los sueños.

Debo recordar que me había separado de Mencía cuatro años atrás, pocas semanas después de nuestro matrimonio en la isla de El Hierro, cuando apenas calzaba los quince años de edad. Aunque en aquellos días me negara a reconocerlo, ahora podía afirmar que por

entonces se trataba de una niña en pleno desarrollo, tanto físico como mental. Pero al encontrarla de nuevo, tras la alargada ausencia, me enfrentaba ante una mujer de cuerpo entero, que lucía su incomparable hermosura y un cuerpo lozano, de los que te hacen entrar en fríos durante el verano, al comprobar su precioso rostro y, por qué no decirlo, unas curvas magistrales. Podía deberse al hecho de haber sido madre, con los sufrimientos que, en solitario, se deben afrontar con un niño recién nacido. Porque como todo chiquillo que se abre a la vida, Currito hubo de sufrir las enfermedades habituales de su etapa, que en ocasiones hacían temer por su vida. Y así había sucedido con nuestro niño el pasado año, al contraer una pulmonía de pares que lo mantuvo en el linde de la vida durante dos terribles meses. No obstante, la sangre de los Leñanza era fuerte, especialmente para los que pertenecían a la rama de los *Gigantes*, de la que sin duda parecía descender aquel mozalbete, al mostrar hechuras más propias de jovencito con más años de edad.

También debo declarar en tapado, que Mencía se había convertido en mujer de fuste en todos los aspectos. Y para agrandar sin límites mi gozo personal, destacaba el del sentido puramente pasional. Y bien que lo demostraba durante esos regodeos sexuales a los que nos entregábamos noche tras noche, hasta quedar exhaustos y sudorosos en la lejana galaxia, como si nos encontráramos en pleno estío. Parecía decidida a recuperar los años perdidos en mi ausencia, y por las Santas Ánimas del Purgatorio, que lo consiguió en vereda corta. Por mi parte, en aquellos momentos disfrutaba al pensar que ningún trabajo o servicio me esperaba en la mañana siguiente, por lo que poco importaba que quedara estragado de fuerzas en secuencia tan repetida.

De forma especial, el primer mes que atravesé con licencia puedo catalogarlo como periodo de máxima felicidad. Gocé de una sensación más que placentera, al punto de que jamás volví a repetir tan profundo bienestar a lo largo de mi vida. Todo se conjugaba a favor y estaba dispuesto a no perder un solo segundo en tal empeño. Para nada recordaba los barcos, la mar o los episodios que sobre las aguas acabamos por gozar o sufrir. Y en el caso de la fragata *Resolución* y su tornaviaje hacia España desde El Callao, eran muchos los recuerdos negros que, con el paso del tiempo,

acaban por mudar en colores grises o incluso rosas.

Como les decía, el primer mes de licencia corrió como goleta a un largo con viento fresco. Entre paseos y fiestas, Mencía y yo saludábamos a todos los miembros de la familia y amigos, encantados de mostrar nuestro auténtico amor a los cuatro puntos cardinales. Y bien que presumía de mujer al brazo, porque mi esposa llamaba la atención y hacía girar la cabeza a un buen número de hombres, lo que me hacía sentir un inmenso orgullo. De aquellos días recuerdo una recepción ofrecida por mi padre en el palacio de Capitanía General, a la que nos alistamos encantados. Era momento de presumir de esposa y padre porque, como ya saben, mi progenitor desempeñaba el cargo de capitán general del departamento marítimo.

Fue durante aquel evento, cuando me topé de cara y forma inesperada con el capitán de navío Isaac Díaz Labiada. Quienes hayan leído mis anteriores cuadernillos, comprenderán que le debía eterno agradecimiento a este inolvidable y muy querido personaje. En primer lugar, por los años atravesados a bordo de la goleta de hélice *Isabel Francisca* en aguas caribeñas, donde ejercía el mando y yo, a su lado, como segundo comandante. Pero con mayor razón cuando, en Montevideo, consiguió rescatarme de la corbeta *Wad-Ras* y de aquel maligno comandante, personaje grosero y rencoroso, para pasar a la fragata *Resolución*. Una bendición inesperada de los dioses, que cambió mi vida al ciento. Quien consideraba como un gran amigo, ejercía por entonces como segundo mayor general de la Escuadra del Pacífico, y gracias a su intervención personal conseguí mudar los papeles de sufrimiento a los de extrema felicidad. Tras entrar en abrazos sinceros y con fuerza, nos preguntamos por la situación profesional que atravesábamos en aquellos días. Aunque nos concedíamos entera confianza, bien ganada en experiencias de todo tipo, incluso algunas poco confesables, en público manteníamos un tratamiento de extrema corrección.

—Le creía en Río de Janeiro con la escuadra, señor. Porque, según creo, todavía se mueven por allí las fragatas asignadas con el brigadier don Casto Méndez Núñez a la cabeza.

—Jefe de escuadra debería decir, Leñanza, que fue ascendido como todos. Y bien que lo merecía ese gran hombre. Por mi parte, regresé a la Península a bordo de la fragata *Blanca*, por

encontrarme enfermo del pecho. Menos mal que me recuperé con rapidez en la sierra de Grazalema, donde un hermano de mi padre dispone de un precioso cortijo. Descanso, buenas viandas, caza y cabalgadas al tiro. Ningún ejercicio mejor para recobrar la salud. Ahora me muevo en situación de disponible a cuartel, aunque creo que seré destinado en breve a nuestro ministerio en la Corte, una misión que preveo de eterno aburrimiento y rodeado de legajos polvorientos. Supongo que usted continúa con esos dos meses de bendita licencia, que tanta satisfacción produce.

—En efecto, señor. Me encuentro acabando el primer mes, y mucho me atrae pensar que todavía restan cuatro semanas de entera tranquilidad por la proa.

—Disfrútelo cuanto pueda y un poco más. Sin embargo, comprobará que el segundo mes se nos aparece un poco más frío, porque la inacción comienza a pesar demasiado, aunque es posible que no sea su caso.

—Creo que así será y comienzo a sentirlo en los huesos. Pero mi esposa lo merece, que mucho la hice sufrir de recién casada, al quedar sola y preñada durante un tiempo demasiado alargado.

—Durante más de cuatro largos años. Pobrecilla. Estas mujeres son dignas de ser elevadas a los altares. Bueno, y la suya poseedora de una extraordinaria belleza. No me extraña que, por fin, cayera en las redes.

—Mientras que vos continuáis en la libre soltería. Creo que alcanzaréis el fajín [1] en tal estado.

—Dios lo quiera, amigo mío.

—Pero, por favor, Isaac, cuénteme alguno de los rumores que se mueven en corrillo. Siempre habéis sido un experto en tales menesteres. Para bien o para mal, nada sé de lo que sucede en la Armada desde que abandonara Cádiz hace más de cuatro años.

—Pues son muchos y variados, de colores inciertos, aunque tendidos a la oscuridad. Por una parte, continuamos con el putañero baile de los ministros, que tanto daño nos hace. Sigue en activo aquella frase odiosa e inmutable. Me refiero a quienes aseguraban desear fervientemente la poltrona de ministro… *aunque fuera la de Marina*. De esta forma, no es posible atacar los necesarios proyectos con vistas a largo. Todo se cuece a salto de mata y con escasa tajada. Pero creo que es más importante el peligroso momento

político que vivimos, o que podemos vivir en pocos meses.

—¿Momento político? ¿A qué se refiere?

—Aunque la información se haya etiquetado de reservada, corre de boca en boca lo que voy a contarle. En el pasado mes de agosto, tuvo lugar una muy importante reunión en la ciudad belga de Ostende, a la que asistieron miembros prominentes de los progresistas y demócratas, este último un partido fundado en 1849 y formado por republicanos, socialistas y progresistas disidentes. Parece ser que, semanas antes, el Partido Progresista había renunciado a sostener a nuestra Reina. De esta forma, los dos partidos firmaron un acuerdo para encontrar los medios con los que acabar con la monarquía isabelina. Ya veo en su rostro el asombro que la nueva le produce. Se nota que lleva fuera de España bastante tiempo.

—Le aseguro que no me es posible imaginarlo siquiera, puede estar seguro.

—Por fortuna, necesitan el apoyo de la Unión Liberal, con un O'Donell reacio a participar en un derrocamiento violento. Pero este general, que tanto ama los golpes de timón, especialmente los que animan su cuerda, anda bastante mal de salud y puede suceder cualquier desatino más pronto que tarde.

—¿Quiénes asistieron a esa reunión en Ostende?

—Pues creo recordar que se encontraban presentes el general Contreras, Cristino Martos y Sagasta por parte los demócratas, mientras que del progresista acudían Ruiz Zorrilla, Pierrad y el marqués de Albaida. Y como es lógico pensar, esa mesa la presidía el general Prim, mullidor de todo lo que corra en contra no sólo de la Reina, sino de la dinastía Borbón entera. Un odio furibundo que no soy capaz de comprender. Culpa de todos los males a Su Majestad, cuando debe conocer muy bien, que muchos de sus compañeros presentan una culpabilidad mayor. En mi opinión personal, demasiadas ideas contrapuestas entre tanto gallo.

—Y si consiguen echar a la Reina Isabel del Trono, lo que mucho me cuesta creer, qué se piensa…

—Diría con escaso riesgo a equivocarme, que ni ellos mismos lo saben. Hay quien desea, con Prim a la cabeza, mantener la monarquía, pero con un nuevo Rey. Tan sólo impone la condición de que no pertenezca a la familia Borbón. Pero los hay que desean

una república en toda regla, dado su pensamiento político. En fin, creo que en algunos meses asistiremos a bastantes acciones sorprendentes y poco edificantes.

—Y los ministros de Marina saltando como liebres sin pausa.

—En efecto. La norma habitual es sufrir de cinco o seis ministros al año. Ahora mismo dirige nuestro destino —Isaac adoptaba voz tremendista— el teniente general de la Armada don Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, que hace el cuarto del pasado año. Al menos y cosa de extrañar, se trata de un profesional con certera mirada. Aunque haya estado cuatro años por aguas lejanas, amigo mío, puede estar seguro de que todo se mueve en las mismas ondas. Pero su padre debe estar más al día de esas noticias que busca.

—Es cierto. La verdad es que, hasta el momento, no me he preocupado más que en descansar y disfrutar de la felicidad que me rodea.

—Una magnífica decisión, que me produce honda envidia. En cuanto a esa inestabilidad ministerial de la que hablábamos, si es perjudicial en cualquier departamento del Estado, se aparece especialmente onerosa cuando se trata de la Marina. Porque las dudas, errores o falta de lógica en las ideas directrices, producen como norma retrasos y retrocesos.

—Unos retrocesos muy difíciles de superar en bastantes años.

—Ese ha sido nuestro problema principal a lo largo de este siglo, en el que caemos una y otra vez. Las mentes que debían presentar suficiente clarividencia parecen no comprender que, con el paso de la vela al vapor, el empleo del hierro en cascos y los rápidos adelantos artilleros, los buques se han convertido en máquinas muy complejas y en constante evolución. Unas unidades cada vez más sofisticadas y costosas, razón por la que un plan a adoptar con vistas al futuro es imprescindible. Y como la inestabilidad ministerial parece un mal inevitable, y así continuará durante bastantes años, se hace necesario disponer de otros estamentos permanentes, independientes de las fluctuaciones políticas. Esos organismos deberían estudiar, crear y difundir las tácticas a emplear, analizar las posibles amenazas y todo aquello necesario para establecer una política naval adecuada.

—¿Acaso habla de un Almirantazgo al estilo británico?

—Llámelo Almirantazgo o perro sureño con el collar que se le

quiera otorgar. El aspecto fundamental es que lleve a cabo esas misiones, y pueda ofrecer al ministro de turno las cartas concretas que ha de mostrar en el Parlamento. Es absolutamente necesario recrear y equipar una Marina desde los cimientos. Sin embargo y por desgracia, no existe en nuestro país ambición marítima o colonial, sencillamente porque ningún político intenta fomentarlas ni, peor todavía, les preocupa. Todo ello sin contar con los presupuestos asignados, verdaderamente ridículos. Si se le une, aunque parezca demencial, que son muchos quienes dudan de la necesidad de disponer de una fuerza naval adecuada, es imposible imaginar un Programa Naval de cualquier tipo con posibilidades de futuro.

—Por supuesto.

—Hace pocos años se decía, que la Armada necesitaba un mínimo de 29 millones de pesetas para la adquisición de nuevas unidades, 15 para mantenimiento y carenas, 11 para pertrechos y consumos, para finalizar con 11 millones más para previsiones de personal y otros gastos generales. Un total de 66 millones. Sin embargo, nos queda muy claro que jamás llegaremos a alcanzar estas cantidades mínimas. Y llama mucho la atención que los presupuestos del Ejército continúen desorbitados, en comparación a los de la Armada. Y aún con esos generosos presupuestos, el Ejército parece incapaz de afrontar y sostener operaciones de guerra como la que se abre contra los carlistas.

—Qué barbaridad.

—Como prueba de agua, en el último presupuesto se asignaron a la Armada poco más de 29 millones, mientras que el Ejército recibía más de 94. No parecen comprender que debemos sostener Cuba, Puerto Rico, Filipinas y tantas islas del Pacífico. Unas posesiones que comienzan a levantar banderas de independencia con cierto peligro. Es de todo punto necesario una potencia naval mínima. Y cuando perdamos esas colonias, que acabaremos por perder con esta desidia política a la que asistimos, se largará la culpa sobre nuestras espaldas. No le quepa duda. Y para colmo de males, se anuncian grandes rebajas para el ejercicio próximo, en el que nuestro presupuesto bajaría a los 20 millones. No comprenden que, hoy en día, ni siquiera es posible vigilar las costas, en contra del permanente contrabando que saquea nuestras arcas. Por triste que

parezca, hay patrulleros que no pueden salir a la mar por falta de carbón o repuestos imprescindibles en sus aparejos. Una situación vergonzosa. Y ahora, para colmo, se nos abre una posible revolución en el próximo futuro. ¡Pobre España!

—Le doy razón en todas sus opiniones. Creo que debemos beber y alegrar los pajarillos.

—Menos mal que por aquí llegan su esposa y su madre. Dos bellezas.

Tras el recibo de Capitanía, tanto Isaac como yo quedamos en vernos otro día y continuar nuestra animada conversación. Sin embargo, tal y como había previsto, fue destinado a la secretaría del Ministerio de Marina con carácter urgente, y debió salir hacia la Corte a tirón de espuelas. Bueno, al menos aligeró mis pensamientos pensar, que disponía de un buen amigo en el importante estamento que regía nuestros destinos.

Continué con aquella vida placentera y regalada, que se abría ante mí por cuatro semanas todavía. Sin embargo, Isaac había abierto en mi sesera el gusanillo del interés por los buques y su información, abandonando aquella postura de no querer ver ni oír. Al pronto, sufría sentimientos como si hubiese regresado a la vida activa, y necesitara de una mayor indagación sobre el momento actual de nuestra Institución. No obstante, cuando escuchaba a Mencía, decidía que la pobre bien se merecía unas semanas más de vida tranquila y sin comentarios de servicio a su alrededor. De esta forma, continuamos con paseos, juegos con el precioso Currito y asistencia a teatros y saraos de todo tipo, sin olvidar los regodeos nocturnos.

Pero es bien cierto, que cuando la bicha muerde en carne, no suele soltar la presa por muchos golpes que reciba. Quería saber cómo se movía nuestro presente y posible futuro, por lo que decidí atacar a mi padre y sonsacarle los higadillos. Aunque era mucho el trabajo y las responsabilidades que caían sobre sus hombros en aquellos días, conseguí apartarlo a veces en casa y enhebrar conversaciones de bulto.

—Padre, durante la recepción que ofreció en Capitanía, escuché rumores que me dejaron preocupado.

—No me extraña una ligera mota —me sonrió con indolencia—. Te veía tan feliz, hijo mío, que no deseaba amargarte en una sola

gota estos días que recordarás para siempre.

—Lo comprendo y se lo agradezco. Pero ya veo más cerca el regreso a la actividad. De forma muy especial, me espantó escuchar que políticos de talla, a quien he admirado en ocasiones, se reunieran en Ostende para planear la caída más o menos violenta de nuestra Reina. Y con el general Prim a la cabeza. Cuesta creerlo.

—En primer lugar, Santiago, recuerda que todo lo que hablemos tú y yo, entre nosotros debe quedar.

—Por supuesto, padre.

—En efecto, el general Prim es el mullidor necesario de toda la corriente, un golpe de Estado en toda regla, aunque no admitan llamarlo así. Porque sin su concurso, nada sería posible. Muchos quebraderos de cabeza, me produce. Este general desea una Monarquía, pero a su gusto y eligiendo al Monarca, lo que dice poco y mal del sistema político. Ya me sabes muy fiel a la Corona —bajó el tono de su voz, pasando a mostrar un rostro apesadumbrado —. Mucho pienso cada día en lo que nos puede deparar el próximo futuro. Y en ocasiones me encuentro muy cansado, al observar posiciones tan egoístas y con tan escasa visión de futuro.

—Nos encontramos con el problema carlista y vamos a afrontar uno nuevo…

—De incalculables dimensiones. Soy el primero en comprender que nuestra Reina ha cometido importantes errores a lo largo de su reinado, no es posible negarlo. Pero más culpa se puede endosar a los generales y políticos que la rodeaban y aconsejaban, cuando apenas calzaba zapatos de cabritilla. Se debería mejorar el sistema, sin necesidad de romper la piñata a la brava. Hasta que un nuevo Monarca cumpla suficiente edad para ser consciente de sus decisiones, se debería formar una regencia colegiada y controlada por el parlamento, sin excesivos protagonismos personales. Lo de Prim merece especial consideración. Un general demasiado pagado de sí mismo, que se cree el único capaz de arreglar los problemas que ni él mismo afrontó cuando pudo. Siempre mantuvimos entre los hombres de nuestra familia, la posición de no verter jamás comentarios políticos en público. Y así deberían obrar todos los que se dedican al ejercicio de las armas. Por desgracia, son demasiadas las cabezas del Ejército propensas a dictar soluciones milagrosas de los problemas de Estado con asonadas y alzamientos de todo tipo.

Un gran error. Gracias a los cielos, los miembros de la Armada nos hemos mantenido por fuera de esos movimientos claramente anticonstitucionales. Sin embargo, parece que la norma comienza a resquebrajarse.

—¿En la Armada? ¿Alguno de nuestros generales se inclina por apoyar…?

—En efecto. Y no te doy nombres porque, aunque se trata de sospechas ciertas, no dispongo de la debida demostración escrita. También a mí se ha intentado convencer en más de una ocasión, a lo que me negué de forma categórica.

—¿También a usted, padre? ¿Quién se mueve tras esas cortinas?

—Ya te dije que no daré nombres. Pero a la cabeza aparece un buen amigo del general Prim, un personaje que nunca me gustó y que hasta hace poco tiempo gritaba con ardor ¡Viva la Reina!

—Un general que nunca os gustó —largaba mis propios pensamientos, enhebrando posibles soluciones—. ¿Acaso os referís a Topete?

—No sigas por ese camino, por favor. Ya sabes que poco o nada me gusta el personaje al que aludís, demasiado apegado a sus ideas políticas, aunque sea más de derechas que el propio Prim. Su regreso a la Corte tras la expedición al Pacífico fue considerada por él mismo, como fría, lo que levantó ampollas en su piel. El nombramiento de algún ministro de Marina, como el de Belda, le ha supuesto una ofensa personal, según sus propias palabras. Una soberana estupidez. Ahora se encuentra como Capitán del Puerto de Cádiz. Pero de momento, no puedo decirte nada más. Solamente debes saber, que si entreveo que esas gestiones para derrocar a doña Isabel siguen su tortuoso camino y aparece su éxito como posible, solicitaré mi pase inmediato a la situación de retirado. No pienso colaborar un solo día con esta barbaridad que, no lo dudes, nos humillará como nación.

—Padre, entiendo que sois un poco drástico. Generales como vos son muy necesarios en esta España de nuestros pecados.

—Como puedes imaginar, mucho lo he pensado y la decisión está tomada en firme. También sabes que no soy de los que ofrecen la cara y la cruz a un mismo tiempo. Aún nos queda la baza de O'Donell, aunque también se trate de personaje muy aficionado a los vaivenes de pensamiento. Por desgracia, su salud se encuentra

muy quebrantada y es posible que perezca en cualquier momento. Pero, bueno, larguemos este indeseable embrollo a la banda, que me deja con el ánimo a ras.

Como no estaba dispuesto a dejar aquella interesante charla, mudé el tema como pedía mi padre.

—Quiero exponerle algo que mucho me interesa, padre. Ya sabe que a bordo de los destinos que he disfrutado, mi dedicación habitual ha sido la artillería. ¿Se han decidido de una vez los sistemas a emplear en los buques de La Armada, y su definitiva reglamentación?

—Nada se cuece al gusto por estos días. Como sabes, la artillería naval ha progresado de forma imparable con la aparición de mayores calibres, al punto de ser capaces de perforar blindajes cada vez más gruesos. Lo habrás comprobado en los ataques a las defensas de El Callao. De nuevo aparece la guerra cañón-coraza, pero con más fuerza. Se ha demostrado como imposible mantener los blindajes de los cascos a todo lo largo de su eslora y puntal. Por tal razón, la protección se concentrará en las partes más vitales del buque. Me refiero a las máquinas, los reductos artilleros, pañoles de proyectiles y pólvoras, así como la línea de flotación. De esta forma, se aumentará el espesor de los blindajes, conforme aumente la potencia artillera. En cuanto a tu pregunta concreta, en nuestra Armada los sistemas artilleros bailarán entre las dos alternativas reinantes, porque no hemos sido capaces de establecer una norma para el presente y el futuro. Por una parte, los británicos continúan con sus doctrinas aferradas a los cañones de avancarga. Sin embargo, los franceses han adoptado de forma definitiva la carga de los cañones por la culata. Y como ya te digo que no hemos sido capaces de decidir de una vez, aunque dispongamos de muy buenos profesionales, seguimos con un batiburrillo de piezas artilleras. También parece que será adoptada por todos, el sistema de cañones de torre giratoria, que ideó un ingeniero sueco, rápidamente copiado por los británicos.

—Sin olvidar el peligro que supone el uso del espolón, aunque nos retrotraiga a siglos pasados.

—Así es. Ya lo habrás comprobado en la *Numancia*. La idea, propiciada por un ingeniero francés, intentaba atravesar las obras vivas de los buques enemigos, algo imposible de conseguir con los

calibres artilleros actuales. Además, gracias al espolón y a las torres giratorias, los buques pueden combatir en caza, en retirada o al abordaje con el espolón. Y bien que se ha comprobado hace un par de años en la batalla de Lissa, en la que el navío austriaco *Ferdinand Max* embistió y hundió al acorazado italiano *Re de Italia*, donde izaba su insignia el almirante Persano.

—De esa forma, la clásica línea de fila para entrar en combate, que empleamos desde finales del XVIII, no parece ofrecer las ventajas que se le asignaban.

—En efecto. Los nuevos cuadernos tácticos recomiendan la línea de frente como formación táctica de combate, condición que permitiría el efecto combinado del fuego artillero y empleo del espolón.

Se hizo el silencio, como si hubiéramos agotado nuestras ideas, por mucho que todavía almacenara un millar de preguntas en la sesera. No obstante, me pareció entrever el cansancio en el rostro de mi padre, por lo que decidí dejar las muchas dudas para la siguiente ocasión. Y me lo corroboró con rapidez.

—Bueno, hijo mío, creo que es suficiente por hoy. Acudamos con las mujeres y tomemos una copa de ese vino que acaban de enviarme como obsequio. Se trata de unas frascas de Madeira muy buenas. Bueno, y veamos cómo se mueve nuestro Currito del alma, y lo que ha podido destrozar en el día de hoy. No hay duda de que se trata de un *Gigante* puro. Mucho se habría emocionado mi pobre padre al observarlo.

—Creo que tenéis razón, aunque el peligro para los muebles y adornos de la casa sea evidente.

De esta forma, regresé a la vida placentera. Aunque no mostrara ante Mencía preocupación alguna, el gusanillo de saber más sobre las nuevas tendencias en los buques y sus sistemas, se agrandaba en mi cerebro día a día. Pero también la compañía cercana de mi esposa trillaba roderas a su paso. Y por las noches retomábamos nuestros juegos amorosos sin descanso. Sin mencionarlo, creo que los dos intentábamos recuperar el tiempo perdido y a dicha empresa nos dedicamos por entero.

2. UNA MISIVA LACRADA EN DOBLE SELLO

Por fin, encaramos la última semana de la alargada licencia, momento en el que los nervios comenzaron a circular a ritmo de onza por mis higadillos. La intranquilidad, ante posibles novedades, había marcado mi vida durante años, y en esta ocasión no se produjo la deseada excepción. Aunque nada dijera a Mencía, me preguntaba una y otra vez qué sería de mí en el próximo futuro, qué destino se me adjudicaría para los próximos meses o años, y por qué mares debería navegar. Por fortuna, debía aprovechar el alto cargo que mi padre ostentaba en aquellos momentos, con duración incierta. Y que no les parezca mal, porque fue norma habitual durante siglos, que, sin amparo en corredores y secretarías, poco se escalaba en la carrera de las armas. Sin que mi esposa tuviera conocimiento, ataqué a mi progenitor en tal sentido, una vez a solas en el saloncito de las conchas.

—Padre, me encuentro preocupado.

—Todos estamos bastante preocupados en estos días —me ofreció una sonrisa de desmayo—. No son muy ciertas las expectativas que se nos abren a las bandas. Pero ¿a qué te refieres en concreto?

—El próximo domingo cumplo los dos meses de permanencia en situación de licencia. Supongo que, al cumplirla, deberé presentarme en la mayoría general de Capitanía y esperar a que se me conceda un nuevo destino de inmediato.

—Todo con la debida calma, hijo mío. En estos días, los temas, por importantes que se consideren, se encuentran ralentizados a compás de muerte. En tu particular caso, que se mantenga la liebre encamada sin amenazas. El próximo lunes preséntate al mayor

general, brigadier Martínez España, con quien hablaré mañana en adelanto sobre el tema que nos ocupa. Aprovecha mis últimos meses de actividad, que poco después no podré largarte ni una miserable filástica de remolque, si se aceleran los acontecimientos tal y como preveo. A ver qué destinos aparecen con vacantes en las octavillas, y si es posible que escojas alguno deseable.

—Dios lo quiera. No desearía caer en manos de un personaje similar al comandante de la *Wad-Ras* y…

—Eso no sucederá, puedes estar seguro —endureció ligeramente el tono de su voz—. En primer lugar, porque casos como ése que mencionas aparecen una vez en la vida, por gracia de los cielos. Y para mi desgracia, se trataba de una jugada planeada por mi mano. Bueno, agua pasada no mueve molino y siempre las nubes negras se pierden a popa. Además, debes recordar que ya cubres las vueltas de capitán de fragata. No se te puede tratar como a un joven e inexperto oficial.

—Soy consciente de ello, padre.

—Pues deja de preocuparte y disfruta de estos últimos días de licencia. Ya veremos cómo se cuece la puchera en la próxima semana. Como te decía, mañana hablaré con Martínez España. Sondearemos con el jefe de personal el contorno de las olas y posibles vacantes.

—No sabe cómo se lo agradezco.

—Por favor, Santiago, nada de agradecimientos. No olvides que soy tu padre.

En verdad que las palabras de mi progenitor relajaron los pensamientos en cuerdas de dulce. Mencía continuaba con su habitual alegría, ignorante de lo que nos podía deparar el destino, tan caprichoso a veces. Parecía haber olvidado la pasada y negra experiencia, así lo entendía yo al menos, esa terrible separación de cuatro años, como si no pudiera repetirse jamás tan horroroso episodio. Y bien sabemos los hombres de mar, que siempre se sabe al punto cuando abandonamos un puerto, pero jamás cuando regresaremos a él, si la mar no entra en mordiscos de muerte, como había vivido a bordo de la fragata *Resolución*.

Es cierto como la vida misma, que el destino juega con nosotros, como si se tratara de envidar a un tahúr con naipes marcados. Digo esto porque, con las primeras horas de la mañana siguiente, llegaba

a nuestro domicilio un mozo de valija del departamento marítimo, que con tal motivo se mantienen dichos apartados en las capitanías generales. Debí llegar hasta él, al indicar al personal de servicio que necesitaba entregarme en mano un sobre cerrado en doble sello, y firmar la correspondiente declaración de recibo. En un primer momento, pensé que mi padre había diligenciado mi destino con extraordinaria rapidez, pero pronto comprendí que se trataba de misión imposible. Y más me comió la intriga, al comprobar que la información trazada a mi nombre se encerraba en doble sobre y con lacre trancado. Fue el momento en el que mi mano comenzó a moverse de forma errática, un tanto perturbado pero expectante de encontrar la solución final a un problema, más propio de misterio sin descifrar. Por fin, pude abrir el pliego escrito a mano. Y al comprobar en la parte superior izquierda el membrete en el que se podía leer, *Ministerio de Marina — Secretaría*, los nervios se abrieron a barrer espuma.

Antes de examinar la alargada misiva de tres cuartas, comprobé la firma del documento, un importante detalle que me tranquilizó sobremanera. Porque aquellas letras habían sido escritas por mi buen amigo y compañero, el capitán de navío Isaac Díaz Labiada, un personaje de quien no podía esperar mal alguno. Comencé la lectura más tranquilo y con manos firmes.

Estimado amigo Santiago:

*Aunque no dispuse de tiempo suficiente para efectuar las despedidas de rigor, sabrías que me citaron con urgencia y debí partir hacia esta noble villa con el saco a la espalda. Era lo que esperaba y poco me extrañó, aunque pesara un tanto en negro esa llamada tan perentoria. Resulta que el ministro, teniente general Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, recordó el tiempo que serví a sus órdenes en el vapor de ruedas «*Francisco de Asís*». Como quedó muy satisfecho con mis servicios y, según sus propias palabras, inquebrantable lealtad, me ha nombrado como asesor personal y secretario particular. Poco me extrañó tal decisión, porque conozco al punto la manía de este personaje, al decretar como personas de máxima confianza a quienes conoce a fondo y aprecia sus cualidades. El caso*

es que, apenas llegado a la corte, me sentaba en el gabinete contiguo al del señor ministro, y comenzaban mis jornadas con cuarenta horas de trabajo diarias y polvo hasta las cejas.

La sorpresa saltó en varas una semana después, cuando el ministro me llamó con cierta urgencia a su gabinete, para mantener una conversación que calificó, sin dudarlo, como muy reservada, aunque también la tildó de secreta en ocasiones. Nada puedo exponerte en concreto, porque nunca los secretos importantes deben pasarse a letras sobre pliego. Tras explicarme con todo detalle el crudo de la cuestión y discutirla en confianza durante bastantes horas, la decisión que tomó nuestro gran señor fue la de convocarte de inmediato a una reunión con él. Sé que te extrañará lo que te comento, pero ya lo comprenderás cuando hablemos. Con entera lógica pensarás, que nuestra amistad ha influido en la decisión tomada. Y así ha sido. Pero no sólo por amistad, sino por exacto conocimiento de tus cualidades personales. Espero que nunca tengas que reprochármelo.

Te adelanto que nuestro ministro es muy aficionado a almorzar en «Lhardy», ese restaurante abierto en 1839, cuando acababa de estrecharse el abrazo de Vergara entre Espartero y Maroto. Se instaló en la carrera de San Jerónimo y allí continúa, sin perder una mota de su esplendor. Por méritos propios, se ha convertido en el local de comidas más afamado de la villa. Y mucho valor le ha concedido nuestra Reina doña Isabel, al acudir de forma frecuente a uno de sus comedores privados, bien para almorzar el típico cocido, el famoso consomé, o degustar en la noche del faisán u otros placeres…

Ese gran establecimiento se debe a su propietario, Emilio Huguenin, un cocinero francés que, en su local de Burdeos, había conocido a muchos exiliados españoles, los más de ellos huyendo de la férrea mano del rey felón. Cuando murió Fernando VII, regresaban en bulto los exiliados, momento en que Emilio decidió establecerse en la corte española. Y para sorpresa de muchos, adoptó la

denominación de «Lhardy». Nadie conoce a ciencia cierta el porqué del nombre aplicado al establecimiento, aunque hay quien opina que se debe en memoria del famoso Café Hardy, del boulevard *de los Italianos de París, que más tarde se convertiría en la Maison Dorée. El caso es que Emilio Huguenin se transforma, como por encanto y de la noche a la mañana, en Emilio Lhardy. A mediados de este siglo, todos en Madrid nombran el famoso y noble restaurante, centro de reuniones más o menos secretas, asuntos amorosos, festejos de primer orden y lugar inevitable para almuerzos o cenas de lujo. Además del comedor principal, dispone de cuatro o cinco más reducidos y más o menos reservados.*

Te preguntarás a qué viene exponer esta disertación sobre el famoso restaurante, donde comeremos. La verdad es que te puedo narrar tan poco del importante asunto que nos ocupa, que lo he hecho para rellenar un tanto esta misiva. Porque en verdad que nada, o algo menos, puedo explicarte sobre la razón cierta, de que hayas sido convocado por el señor ministro a un almuerzo en Lhardy para el próximo viernes día séptimo del mes de marzo, recién liquidado tu feliz periodo de licencia. Nuestro ministro es de costumbres inamovibles y suele iniciar el almuerzo cada día a las trece horas en punto, así llueva, truene o granice, tras tomar un ligero aperitivo desde las 1240. A esa hora, deberás encontrarte allí sin retraso alguno, lo que sería considerado por mi señor como falta de conducta incalificable.

Soy consciente de que triturarás tus pensamientos con los escasos datos que puedo ofrecerte. Pero será cosa de pocos días, y allí en el restaurante recibirás todas las explicaciones. Te recomiendo que no aceptes ni ataques un nuevo destino, hasta escuchar lo que el señor ministro ha de exponerte.

Esto es todo, amigo mío, aunque no sea mucho. Prepara el cuerpo y preséntate en traje de paisano, no olvides este importante detalle, a la hora citada. Y por favor, deberás mantener absoluta discreción sobre lo que abanique,

aunque sea de lejos, este importante tema. Espero que todo nos corra para bien. Recibe un fuerte abrazo de tu buen amigo.

Su firma era cierta con seguridad, porque la había observado en muchas ocasiones. Como cualquiera puede imaginar, quedé inquieto y desasosegado, tras leer una y mil veces la inquietante misiva de Isaac. En mis pensamientos se abrían una y mil posibilidades, que intentaba analizar con infinita terquedad, sin resultado alguno, salvo el de aumentar mi nerviosismo. Al pronto, recordé que mi padre todavía no había salido hacia el palacio de Capitanía, por encontrarse ligeramente resfriado. Me alegré al recordarlo porque, con mi habitual impaciencia y sin perder un segundo, apresuré los pasos hacia sus aposentos. Lo encontré todavía enfundado en un batín grueso y tomando un café más de su larga letanía cafetera matinal.

—Buenos días nos dé Dios y la Santa Patrona, padre. ¿Cómo se encuentra hoy?

—Buenos días, hijo mío. Creo que estoy bastante mejor, aunque, a mi edad, cualquier estornudo puede enviarnos a la tumba a ritmo de bala.

—No exageréis, padre, por favor. Disfrutáis de una salud excelente. Pero… si dispone de algunos minutos, me gustaría mostrarle algo que…

—Deja de titubear, por favor. Siempre al grano y por derecho con tu padre. ¿De qué se trata?

—Acabo de recibir una carta muy reservada del ministerio de Marina. La envía mi buen amigo Isaac. Y tras leerla varias veces, me ha dejado muy desconcertado. ¿Dispone de tiempo para echarle una ojeada?

—Por supuesto. A ver, pásame la misiva del capitán de navío Díaz Labiada.

Tras entregársela, le dedicó un alargado tiempo para leerla en repetidas ocasiones. Su rostro mostraba seriedad y cierta preocupación al devolvérmela. Esperó unos segundos, antes de mirarme a los ojos y largar la primera sentencia.

—Santiago —mi padre movía la cabeza hacia los lados con pesar —, no deberías haberme entregado este documento. Se trata de un asunto muy reservado.

—Ya lo sé, padre, pero nada se especifica en la misiva de Isaac.

—Pero se menciona la existencia de un asunto secreto, personalizado por el señor ministro y que desea mantener en corro muy cerrado.

Quedamos en silencio, como si ninguno de los dos deseara continuar con el tema. Esperé, porque sabía de los tiempos que mi padre solía tomarse.

—Bueno, no te preocupes, que nada saldrá de mi boca. Ya sabes de mi discreción, cuando ataco cuestiones de importancia. Pero entrando en el tema que nos ocupa, me queda muy claro que se trata de un asunto muy importante. Al menos, así lo considera el ministro. Conozco bien a Rubalcava, y no es de los que exageran la importancia de los temas a tratar.

—¿Conoce al ministro?

—Pues claro. Prácticamente, somos de la misma antigüedad. Además, coincidimos en un par de embarques hace bastantes años, siendo alféreces de navío, y muy contento quedó con los cables que le largué en auxilio. Se trata de una buena y noble persona, aunque, en mi opinión, se mantenga siempre demasiado apegado a sus propias ideas y decisiones, casi imposibles de mutar. Creo que me aprecia sinceramente, lo que también puede haber redundado en la elección tomada.

—¿Elección? ¿Para qué?

—Eso no lo sabrás hasta que comas en Lhardy con Rubalcava. Pero para mí queda meridianamente claro, que has sido elegido para una misión de mucha importancia, que debe mantenerse en el máximo secreto. Como te conozco muy bien, sé que estarás estrujando ideas en el cerebro, en busca de una solución que no encontrarás. Tómalo con la necesaria calma, y no muestres a los vientos la inquietud o impaciencia que sufres.

—No es fácil, padre.

—Soy consciente de ello, pero no se te presenta otra vereda a escoger. Y busca una buena excusa, para cuando le expliques a Mencía que has de viajar a Madrid.

—Ya lo he pensado. Creo que deseará acompañarme.

—No lo permitas. Emplea cualquier argumento que se te ocurra. Debes andar en la corte por libre y sin ataduras de ninguna clase. No sabemos por dónde saltará la liebre.

—Lo comprendo muy bien, padre.

—Pues ya sabes, al toro por los cuernos.

No quedé muy contento tras la conversación mantenida con mi padre, ni se tranquilizó una mota el alma con los consejos recibidos. Quedaba muy claro, que había sido escogido por el ministro, sin duda convenientemente aconsejado por su secretario personal, para llevar a cabo una desconocida e importante misión. Pero, y aquí entraba la primera de mil preguntas, quién sabe por qué parajes del mundo. Y como debía aguantar los frenos hasta el día señalado, volví a pedir a mi criado, Ricardo, personaje leal siempre unido a mi sombra, una taza de té. Se trataba de un intento más para tensar las cuerdas del alma.

Tras la conversación mantenida con mi padre, y siguiendo las instrucciones de Isaac, anulamos en principio la entrevista planeada con el mayor general. Esperé un par de días más, pero la comezón me arrastraba a enfrentar hechos consumados. Tras pensarlo una y mil veces, decidí encarar la situación con Mencía, tarea que me espantaba. Intenté emplear voz de entera normalidad, aunque se tratara de un esfuerzo imponente.

—Querida, debo salir de viaje en dos o tres días.

—¿Viaje? —Su rostro se había mudado al ciento, hasta mostrar rastros de una profunda preocupación—. ¿Hacia dónde?

—A la corte. Se me ha ordenado por escrito, presentarme en la Secretaría del Ministerio, donde recibiré instrucciones.

—¿Instrucciones? ¿Qué instrucciones? ¿Un nuevo embarque quizás? ¿Por cuánto tiempo?

—No maquines por adelantado, querida —intenté mostrar una sonrisa de confianza—. Si supiera con exactitud lo que de mí se requiere, no sería necesario el largo viaje a la corte. Supongo que se tratará de ofrecerme un nuevo destino, posiblemente de aburrido papeleo en alguna secretaría.

—Bendito sea Dios, si así se resuelve —pareció entrar en sonrisas por primera vez, aunque mudó con rapidez a la seriedad. ¿Puedo confiar en ti, amor mío?

—Por supuesto, querida —como sabía al punto por donde disparaba mi esposa, esforcé los cuadros en aparentar absoluta tranquilidad—. Nunca te engañaría.

—Pues la última vez que emprendiste viaje de servicio, me

dijiste que salías a la mar para una operación sencilla y corta. Sin embargo, debí esperar tu regreso durante más de cuatro años —intentó sonreír al desmayo, sin conseguirlo.

—Aquello fue distinto y de dimensiones desconocidas. No olvides que entramos en una guerra cruenta y que, posteriormente, sufrimos todo tipo de desventuras a bordo de la fragata *Resolución*. No será el caso, puedes estar segura.

—Te prometo que no sé si creerte.

—Créeme siempre, mi amor —la abracé contra mí, al tiempo que sufría sentimientos entrelazados en el alma—. Te aseguro que estoy muy intrigado por esta llamada a la corte. Puede resultar cualquier encomienda de mar o de tierra. Pero no adelantemos acontecimientos. El próximo lunes saldré hacia Madrid en nuestro carruaje y regresaré con viento de popa.

—Quiero ir contigo, querido. Y no lo estimes como falta de confianza, nada más lejos de la realidad. Pero así no sufriré la espera. Te prometo que no molestaré, aunque no sé si será oportuno que…

—¿Oportuno?

—Resulta, vida mía, que de nuevo me encuentro…, de nuevo estoy…

—¿Preñada? ¡Válgame Dios! —Ahora sí que mi alegría era cierta —. ¿Esperas un nuevo niño?

—O niña, mi amor —por primera vez en la conversación, la veía sonreír de felicidad.

La estreché con fuerza, hasta alzarla del suelo. Nos besamos con amor y pasión, mientras parecíamos haber olvidado el tema de nuestra conversación. Intenté barajar por alto.

—Por supuesto que no debes viajar en tal estado, si no surge una circunstancia de necesidad. Sería peligroso. Me haces muy feliz, al pensar en la llegada de otro miembro a la familia.

—También yo lo quiero. Pero mucho deseo que me acompañes durante el embarazo y, de forma especial, en el momento del parto. No sabes lo que sufrí…

—No volverá a suceder, querida —mentía con la necesaria convicción, porque ni los ángeles blancos podrían asegurar donde me encontraría siete u ocho meses después—. Cambié el tercio por varas dulces.

—Debemos comunicarlo a la familia. A mis padres y a los tuyos.

—Ya lo había pensado.

—Pues entremos al grano. Ahora mismo, antes del almuerzo, lo haremos en casa. Y deberías escribir una carta a tus padres, que mucho se alegrarán. Invítalos a venir unos días.

—Lo aceptarán, encantados. Seguro que están deseando abrazar a Currito de nuevo.

De esta forma, pude zanjar aquel momento que, en principio, se abría en tintes oscuros. Y como era de esperar, mis padres y la tía María saltaron de alegría al recibir la buena nueva. Por mi parte, pensaba una y otra vez sobre las posibilidades de encontrarme presente, cuando llegara a la vida el nuevo hijo. Porque una voz en mi interior avisaba a timbre de trueno que, de nuevo, no podría acompañar a Mencía en tan importante momento.

Establecí la partida a la corte para dos días después, lunes, tercera jornada del mes de marzo. De esa forma, dispondría de tiempo suficiente para el viaje, aunque saltara alguna piedra negra en el camino. Y una vez en Madrid, podría disfrutar de un día de descanso, antes de enfocar la importante cita a la que me habían convocado. Aunque no abordamos el tema de nuevo, Mencía mostraba rastros de preocupación en su rostro. Estaba seguro de que en su cabecita trajinaría escenas y acaecimientos pasados, que tanto la espantaban. Y por desgracia, nada podía hacer para aliviar su tortura. En aquellos momentos, pedí a la Santa Patrona por primera vez, que la comisión ordenada, si era por mar, no se apartara en exceso de nuestra Península. No obstante, de nuevo el duende negro rasgaba cuerdas en sentido contrario.

Una vez más, la despedida de Mencía fue dolorosa en carnes. Por más que empleara frases alegres y falsas promesas, mi esposa acabó por romper en llantos cuando le ofrecía el último abrazo. Nunca había sabido despedirme sin dolor, y allí mismo escribí una nueva página de ese defecto. Por último, la besé con pasión, aunque nos encontráramos en público. Urgido por demencial prisa, intentando liberar mi tristeza, salté al carruaje, alistado con bagajes y pertrechos.

Cuando, por fin, Manuel fustigó a los animales y la figura de Mencía disminuía de tamaño a la vista, un soplo de tranquilidad invadió mi pecho. No temía que se tratara de despedida definitiva,

por supuesto. La misión que me fuera encomendada, si resultaba en este sentido, no sería de abandonar España de inmediato. Las operaciones secretas suelen necesitar de lentas y fatigosas preparaciones. Al menos, eso me repetía con el rostro de Mencía entrada en llanto, en dolorosa circulación por mi cerebro. Una estampa repetida en el tiempo.

3. *LHARDY* Y LA LEYENDA DEL FAISÁN

Sufrí aquella subida por la vereda real de las Andalucías, como hierro candente aplicado en las carnes. Por mi mente circulaban uno y mil pensamientos negros, que llegaban a desesperarme. En primer lugar, aparecían las incógnitas que presentaba la próxima reunión con el señor ministro, que marcarían posiblemente el próximo futuro. Pero también entreveía en tinieblas el triste rostro de Mencía con el nuevo Leñanza, que ya crecía en su vientre. Y para colmar el vaso de vinagre, durante el viaje sufrimos un frío que traspasaba los huesos, agua y nieve en abundancia, así como roderas de barro en palmos, que nos hicieron ralentizar la marcha a mínimos en ocasiones, y acometer alguna reparación de fortuna.

Con esos mimbres expuestos y aunque parezca difícil de creer, entrábamos en la villa de Madrid cuando las luces de aquel día sexto del mes de marzo caían a plomo, momento en el que me intranquilizaba por verdades aquel retraso llamativo. Me alegré de las precauciones tomadas, porque apenas dispuse de tiempo para tomar algún alimento y dormir a pierna suelta, condición que mucho necesitaba. El palacio de Montefrío familiar se encontraba en dulce y dispuesto para la presencia de todos los Leñanza, si fuera necesario. Ricardo se encargó de preparar el vestuario de paisano que emplearía en el siguiente día, condición poco habitual para entrevistarme con quien regía los destinos de la Real Armada. Comprendía que debería afrontar una jornada, que tanto podía cambiar mi vida de un plumazo.

Aunque los huesos medio descoyuntados lo agradecieran de llano, dormí poco y mal aquella noche. Por mucho que intentara apartar luces e imágenes del cerebro, estas regresaban una y otra vez en jaque de duro martirio. Menos mal que el cansancio era tan

profundo, que durante dos o tres horas pude entrar en profundo sueño, condición que, al menos, me hizo recuperar gran parte de las fuerzas perdidas.

Tal y como había dispuesto, Ricardo zarandeaba mi cuerpo a las siete en punto de la mañana. Comprendía que podía haber pospuesto aquel momento y descansar un poco más, pero no se encontraba mi espíritu como para moverse en trances de fortuna. De esta forma, tras un copioso desayuno, con tajadas de tocino a la brasa, torrijas del ama casi olvidadas y abundante café, estimé que me encontraba dispuesto para atacar el mundo por ambos costados. Sin embargo, aquella euforia inicial se fue deshaciendo, conforme pasaban las horas.

Incapaz de esperar un minuto más, apenas la campana del salón azul marcaba la media previa al mediodía, cuando abandonábamos el palacio a bordo del carruaje de la casa, con Manuel repuesto del fatigoso traslado, aunque se cambiaran los animales por precaución. Discurrimos por las calles de Madrid, hasta alcanzar la Puerta del Sol. Como todavía disponía de una hora larga, dispuse que el carruaje esperara allí mi regreso, mientras paseaba en dirección a la carrera de San Jerónimo. Aunque la primavera comenzara a brotar en verde entre los árboles, todavía se sentía un frío profundo, que me hizo arrebujar con fuerza la levita contra el pecho.

Por fin, reconocí el magnífico portón labrado del restaurante *Lhardy*. Todavía dudé algunos segundos, porque nos encontrábamos en hora temprana. Por tal razón, bajé por la carrera en lento paseo, intentando respirar aire puro, para regresar al punto con los músculos un tanto estragados. Como ya los nervios comían sangre y carne a dentelladas, decidí entrar en el local. La planta baja del establecimiento, de espléndida belleza, se encontraba vacía, y solamente un joven mozo se aplicaba a labores de limpieza. Por tal razón y sin dudarlo, tomé las escaleras que conducían a la planta noble. Abordé el comedor isabelino, donde la plata refulgía como si hubiese sido repasada con gamuza segundos antes. Pero también me encontré en solitario, lo que demostraba la hora tan temprana en la que me presentaba. Por fortuna, poco después un camarero aparecía en la puerta de servicio, para dirigirse a mí sin dudarlo. No sin esfuerzo, por los muchos años que colgaba a la espalda y su visible cojera, hizo una ligera reverencia antes de

lanzar sus primeras palabras con medida cortesía.

—Bienvenido seáis señoría. Perdone la ausencia de personal, pero todavía restan algunos minutos para que se abran los comedores.

—No debéis disculparos. He sido yo quien se ha adelantado en demasía. He sido citado por… por una alta magistratura y… —dudaba en dar los datos correctos, como si el secreto abarcara mar y tierra.

—¿Se refiere al excelentísimo señor ministro de Marina? —El vejete, sabio como pocos, sonreía—. Don *Joaquín Gutiérrez de Rubalcava* es uno de nuestros mejores y más asiduos clientes. Tiene reservado el salón privado del cuarto para las 1240, como es norma habitual en sus preferencias. ¿Puedo saber su nombre, señor?

Dudé unos segundos, de nuevo atenazado por la posible responsabilidad de la reserva debida. No obstante, decidí que era mejor entrar por lo llano.

—Capitán de fragata de la Real Armada, Santiago de Leñanza, conde de Tarfí.

—¿Ha dicho Leñanza, señor? —Al vejete parecía iluminársele el rostro—. Válganme los cielos en colores azules. Debe saber, señor, que serví como grumete en un buque de la Armada, el bergantín *Potrillo*, hace más de mil años. Y ese precioso buque se encontraba mandado por un oficial con su mismo nombre.

—Habla usted de mi abuelo Santiago, buen hombre. No llegará a esos mil años que cita, pero muchos son. Por cierto, ¿cómo se llama?

—Fidencio, señor.

—En ese caso, ¿sirvió usted en la Armada? ¿Mucho tiempo?

—Solamente unos pocos años como grumete, señor. A bordo del *Potrillo* sufrí una lesión muy importante en la rodilla, razón por la que me muevo en visible cojera. Por fortuna, gracias a las gestiones de su santo padre y de un general de la Armada, hace bastantes años que don Eugenio Lhardy decidió acogerme entre su gente. Y estoy muy contento, bien lo sabe Dios. Porque, en caso contrario, andaría pidiendo monedas de cobre por las calles de Cádiz.

—Qué casualidades nos ofrece esta vida. Resulta que la primera persona que encuentro en este famoso restaurante conoció a mi abuelo.

—Y que lo diga, señor. Pero no sólo lo conocí, sino que serví a sus órdenes de muy buen grado. Su abuelo era una extraordinaria persona, tanto en el aspecto militar como personal. Y no lo entienda como beneficioso peloteo, nada más lejos de la realidad. Por cierto, ¿desea que le muestre el establecimiento? Con más de veinte años, ya posee historia propia.

—Eso he oído comentar.

—En los comedores de *Lhardy* ha sucedido de todo, señor. Y le hablo de preparación de asonadas militares, amores prohibidos, desafíos a duelo en muerte y revoluciones, porque los anarquistas españoles son de diente muy fino —el vejete parecía encantado al narrar aquellas historias—. Bueno, también nuestra Reina nos favorece con su presencia en cuitas políticas o de… o de amores de… Bueno, perdone mi atrevimiento, señor.

—Estamos en confianza, grumete Fidencio. Hable sin cortapisas, que nada saldrá de mi boca. Precisamente, había escuchado algunas historias sobre el caso.

—Todos lo comentan, señor, aunque algunas historias se mantengan en tapado. Por ejemplo, el comedor privado donde almorzará hoy con el señor ministro y su ayudante —Fidencio bajaba el tono de su voz, como si entrara en secretos de alcoba—, es conocido entre el personal de la casa como *comedor del faisán*.

—¿Del faisán? ¿Acaso se ha preparado tal vianda de forma especial en su mesa?

—De una forma muy especial, señor —ahora, el vejete no podía contener una ligera risa—. Pero, verá, se trata de lo que se conoce como *la leyenda del faisán*, que nunca repetimos por lo indecoroso que…

—Por favor, Fidencio, hemos quedado en que somos de confianza como personal de la Armada. Cuénteme, que ya estoy intrigado.

—La verdad, señor, que soy un bocazas sin remedio. Debe ser por mi mucha edad. Porque no debería citar esa leyenda, al ser una historia de tono subido y en la que entra un real personaje en escena —ahora, Fidencio miraba hacia el suelo.

—Vamos, Fidencio, largue su historia sin miedo. Le repito en sagrada promesa, que nadie sabrá que la escuché de sus labios. Entre con absoluta confianza.

—Os parecéis bastante a vuestro abuelo, señor. Pues verá, se dice… se comenta, aunque no sea cierto, que en ese salón doña Isabel retozaba con aquellos a quienes encontraba suficientemente atractivos. ¿Me comprende? Por esa razón, además de una alargada mesa de servicio, aparece en la pared frontal un diván alargado, de esos que llaman *chaise longues*. Bueno, popularmente se le conoce como cheslón o *cheslong*. Pues resulta que… resulta que…

—Vamos, Fidencio, al grano por derecho, que me tiene en ascuas.

—Pues entro al toro, señor, aunque me arrepienta después. Porque ciertas historias no deberían repetirse jamás. Resulta que a los oídos de la Reina habían llegado rumores, sobre la especial y vistosa virilidad de un brigadier de nuestra Real Armada, cuyo nombre no se debe mencionar.

—Le permito esa indiscreción. ¿Qué sucedió?

—Ya sabe que el círculo que rodea a nuestra Soberana, no siempre se comporta con la debida discreción y honorabilidad, una consideración cuyo simple aireo podría costarme la vida. Pero le juro que así los calificaban militares de alta graduación y famosos políticos en tertulias con mi señor Lhardy.

—No le costará la vida ni medio rasguño, se lo juro por los dioses de la mar, amigo Fidencio.

Por todos los medios intentaba que el camarero entrara en detalles, antes de que arribaran los comensales, aunque restaban todavía más de veinte minutos para la cita convenida.

—Pues resulta que en el círculo de Su Majestad se hablaba mucho y a diario del brigadier. Se comentaba a voz abierta que, uniformado con las calzas blancas de reglamento muy ajustadas, de esas que parecen haberse cosido una vez puestas, sus portentosas cualidades viriles se podían percibir a la milla. Y parece ser que también era famoso, por entrar al quite de cualquier dama, sin tener en cuenta edad ni condición. Por tal razón y con su maldad habitual, uno de los generales, dicen que fue Serrano, decidió invitar al brigadier a una cena en este comedor. En principio, asistirían los citados y algunos otros de la camarilla palaciega. Sin embargo, una vez presentado el brigadier a su Majestad y tras haber tomado un ligero aperitivo, poco a poco, todos desaparecieron, dejando a la pareja en solitario. Pero, según parece, no se

amilanaron una mota Reina ni brigadier. Se asegura, aunque cueste creerlo, que tras observar repetidas veces y a corta distancia los extraordinarios *poderes* del brigadier, doña Isabel, que era experta en tales menesteres, le entró por derecho y sin dudas al recio militar. No obstante, el oficial de la Armada, acostumbrado a lidiar toros de toda envergadura y calidad, respondió al ataque en posición avanzada de zafarrancho de combate, y sin dar un paso atrás.

La leyenda que narraba el viejo grumete no sólo me divertía a cientos, sino que consiguió hacer desaparecer mis nervios como por encanto. Le animé a continuar, sin dejarle pensar en lo que narraba con extraña devoción.

—Vamos, Fidencio, continúe con la leyenda, que me tiene en ascuas.

—Ya lo hago, señor, ya lo hago. Pues resultó lo que era de esperar. Pero debe saber, que a doña Isabel le exponían sus viandas favoritas en la alargada mesa, para que escogiera. En esta ocasión, en el extremo cercano se situaba un faisán abierto en brazos, horneado con setas y dejando su pico elevado en el extremo, como bauprés de navío. Aunque doña Isabel intentó acceder a la cheslón, el brigadier no lo permitió y, con su habitual ardor, la empujó hacia la mesa, hasta hacer que posara más de medio cuerpo en ella. Y en tal posición le entró al abordaje, con las calzas bajas y su portentoso chuzo en la mano.

—Lo cuenta como si se tratara de un combate naval, Fidencio.

—Creo que lo fue, señor. Debe tener en cuenta, que le hablo de los primeros años 50, cuando todavía nuestra señora mostraba carnes…, quiero decir carnes prietas y aspecto atractivo como moza en orden. Pero el problema para nuestro brigadier, y ahora permítame que entre en detalles poco decorosos…

—Vamos, Fidencio, avante con todo el aparejo y entera confianza.

—Pues una vez la Reina tumbada en la mesa, encima de las viandas preparadas, al abrir las piernas por necesidad táctica corporal, en su zona fundamental quedaba el pico del faisán en todo su poderío. Cuando el brigadier entró por lanzas, en la primera embestida sintió la dolorosa molestia que le producía el picó del animal al chocar contra los… quiero decir contra los…

—Contra sus huevos.

—Eso quería decir, señor, pero me parecía poco decoroso. Ante esta primera y dolorosa acometida, no crea que se arredró el brigadier una onza. Más bien al contrario, continuó al ataque con más fuerza si cabe, aunque en cada embestida sufriera un nuevo mordisco del animal muerto. Este oficial de la Armada debe ser todo un personaje. Porque así, con dolor y placer amadrinados en una misma driza, se mantuvo por alargado tiempo, hasta satisfacer mutuamente y muy por alto los ardores mutuos, de forma repetida y sin retirada para curar heridas. A la señora se le escuchaban gemidos de intenso placer, *Ehehhh, Ohohhh*. Por su parte, el brigadier largaba el grito medido de *¡Avante! ¡Avante!*, así como gemidos de placer y dolor, *Ahahhh, Ohohhh*.

Mientras intentaba sofocar las carcajadas, Fidencio continuaba la parla, fiel a su leyenda.

—Dicen que la Reina, además de abandonar el local por la puerta trasera con trozos de comida adheridos en seco a su vestido, se aparecía como moza deshecha en placer. Debe recordar que, gracias a los ataques del brigadier, la señora entró en luces de gozo en más de una ocasión. Pero al mismo tiempo, el brigadier abandonaba el local con los deseos gozosamente apagados, pero con los… con los huevos tan picoteados, hinchados y enrojecidos, que a través del grueso tejido de sus calzas blancas se vislumbraba el color bermellón. Y esta es la leyenda del faisán, señor, que casi nadie conoce. Y entrando en verdades de puño, debe saber que, si me he excedido en ciertas expresiones, se debe a que he tomado un par de copas de aguardiente con un huevo crudo, para animar los pajarillos al amanecer un nuevo día.

Todavía me costaba reprimir la risa ante el viejo grumete, que mucho parecía haber gozado con la narración. No podía alejar de mi mente la figura del brigadier, atildado con sus calzas blancas ajustadas y los huevos hinchados y enrojecidos por el pico del faisán. Gajes del oficio, habría comentado el oficial de la Armada. Y durante mucho tiempo, pensé en lo que supondría recibir picotazos de volatería muerta en los sensibles testículos, mientras se atacaba el faro de las luces. Me deshice en elogios.

—No sabe cómo le agradezco la narración, Fidencio, que guardaré en mi sesera durante toda la vida.

—Eso espero, señor, porque la divulgación podría costarme la vida.

—Nada le sucederá, se lo prometo. Pero como última petición, ¿no podría decirme el nombre de ese brigadier tan varonil?

—Ahí debo negarme, señor comandante. En primer lugar, porque, como asegura el refrán, se debe contar el pecado, pero nunca el pecador. Bueno, si es que cometió pecado, cosa que dudo. Además, es posible que no le gustara, al encontrarse dicho brigadier cerca de su…

En ese momento, recibimos aviso de que entraba por el portón principal el excelentísimo señor ministro de Marina, acompañado por un señor de paisano. Y no marraba en mis pensamientos, al suponer que el *señor de paisano* no era otro que mi amigo Isaac. Mientras masajeaba en el cerebro la última información recibida de Fidencio, y la curiosidad por la identidad del famoso brigadier reconcomía los intestinos, me alisté para recibir en el *comedor del faisán*, así lo llamaría siempre, a la más alta autoridad de nuestra Institución.

Salí al pasillo para mantenerme en espera junto a la puerta del comedor privado. Y no debí aguardar mucho tiempo porque, pocos segundos después, podía distinguir la figura del ministro, seguido por Isaac a corta distancia. Y aunque ya había observado su característica estampa años atrás, mucho me llamó la atención que aquel ferrolano, superada la cresta de la sesentona, se conservara tan bien, tanto en su aspecto físico como en movimientos y tono de voz.

De regular estatura, tendente a la baja, y cara redonda con semicírculo de calvicie a la vista, Rubalcava destacaba por su permanente sonrisa, que indicaba, al menos en teoría, la actitud de un buen hombre. Sin embargo, sus ojos negros y saltones también presagiaban momentos de furia incontrolada y altamente peligrosa, condición tan cierta como la primera. Como sabrán quienes hayan leído alguno de los cuadernillos familiares salidos de mi mano, siempre gustaba de intentar establecer por adelantado rasgos y sentimientos de mis interlocutores, aunque errara en demasiadas ocasiones.

Para mi sorpresa, don Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y Casal

vestía el uniforme de diario reglamentario en la Real Armada, en el que solamente destacaba la gran cruz de Carlos III. A su lado, en levita civil, aparecía mi buen amigo, el capitán de navío Isaac Díaz Labiada, de quien ya les he hablado con cierta profundidad. Me mantenía con los nervios enlazados, cuando el ministro esbozó una sonrisa larga, al tiempo que tendía su mano hacia mí. Me apresuré a estrecharla con fuerza, al tiempo que efectuaba mi reglamentaria presentación.

—Capitán de fragata Santiago de Leñanza y Muñoz, conde de Tarfí, a vuestras órdenes y servicio, señor ministro.

—Encantado de conocerle, Leñanza, porque mucho y bien he escuchado de usted hasta ahora —dirigió su mirada hacia Isaac, mientras empleaba un tono de voz ronco y rasgado, más propio de carretero en llamas—. Pero, por favor, no se dirija a mí como ministro. Prefiero el tratamiento de general, que esto de la política es mudadizo y pasajero como el vuelo de un cormorán. Pero, dígame, supongo que su padre y buen amigo Francisco seguirá con excelente salud por tierras gaditanas, a las que tanto apego profesa.

—Así es, señor. Toda la familia se encuentra en orden y sin problemas, por gracia de la Santa Patrona.

—Mucho me alegro, bien lo sabe Dios. Es una garantía para mi jurisdicción, que su padre se mantenga como capitán general del departamento marítimo gaditano. Se trata de una gran persona y valiente como pocos, además de excelente profesional, buen amigo y leal compañero. Y por fortuna, contemplamos los problemas que, según parece, se nos avecinan en el cercano horizonte con la misma preocupación y muy parecido análisis. Recibí importantes favores de su mano, cuando lidiábamos en las cubiertas de los buques con una sola charretera al hombro[2], especialmente en la fragata *Fama*. Mucho se comentó en su momento, la escena en la que le amputaban el brazo sin láudano a bordo de la fragata *Ligera*. Muy mal lo debió pasar el pobre. Momentos que jamás se olvidan. Pero entremos en el comedor privado, que es mucha la faena de parla que nos queda por la proa.

Entramos en el *comedor del faisán*, para tomar asiento alrededor de una mesa lateral situada al fondo, junto al ventanal. En pocos segundos, acudía ante nosotros un camarero veterano, acompañado de un pinche de bebidas. El ministro parecía conocer

bastante bien al personal de la casa.

—¿Cómo andamos de salud, Martín? ¿Se marcharon las toses definitivamente?

—Así es por fortuna, señor ministro, desde que aparecieron las flores. Muchas gracias por su interés.

—Me alegro, ya sabe que le dispenso especial aprecio.

—Se lo agradezco como merece, señor. ¿Le sirvo lo de costumbre?

—Por supuesto. Ya sabe que soy poco mudadizo en costumbres. Pero pregunte a mis amigos, unos señores capaces de secar una fuente de vino a sorbos.

Se sintió feliz ante aquella salida, riendo su propia gracia. Tanto Isaac como yo nos sumamos al vino de Jerez, que solía beber el ministro a diario como ejercicio indeclinable. Pero una vez servidos de caldos y ligeras exquisiteces de sartén, para mi sorpresa nos mantuvimos en animada charla, que para nada atacaba el asunto principal. Y en la misma situación nos trasladamos a la mesa central, donde encargamos el almuerzo. Para comenzar y en acuerdo general, como entrante se nos sirvió, posiblemente por indicación de Rubalcava, una sopa de pollo al bies con fideos, cuyo simple aroma elevaba el espíritu. Como plato principal, el ministro, por su parte, decidió ordenar una piruleta de codorniz con adorno de setas, vianda que jamás había escuchado ni probado. Isaac se inclinó por un chuletón de rubia gallega, capaz de levantar las carnes magras de un suspiro. Y como es fácil imaginar, por mi parte escogí el faisán en cruces, acorde con el comedor privado en el que nos encontrábamos y los testículos enrojecidos del brigadier, a quien ya consideraba muy cercano a mi familia, aunque se tratara de meras suposiciones.

Tras el jerez inicial, sin mayores preguntas aparecieron unos decantadores que amparaban un caldo rojo con clara tendencia al azabache. Y era tal la robustez de su cuerpo, que me jugaba media soldada a que se podría cortar con cuchillo jamonero sin pérdidas. Lo encontré bueno y fuerte, aunque rascara con ligero placer en la garganta. Según nos explicó el ministro, se trataba de un vino procedente de Cacabelos, municipio de la comarca de El Bierzo, sito en la provincia de León. Jamás había escuchado tal denominación, pero el propio Rubalcava alabó su belleza, así como la garantía de

sus caldos, a la que era tan aficionado desde su más tierna juventud. Y no faltaba a la verdad, porque el teniente general largó aguas adentro más de una frasca.

Para mi sorpresa, durante al almuerzo no se dijo una sola palabra de la operación a realizar, si es que al fin se podía calificar como tal la posible encomienda, tan reservada. Y mucho agradecí la amena conversación del ministro, plena de hechos y anécdotas acecidos a lo largo de su carrera, en los que a veces aparecía la figura de mi padre. Se le percibía de un humor excelente, aunque, como posteriormente me explicara Isaac, tal situación atravesaba todos los días, al ser un enamorado de caldos y viandas. Y mucho lo agradecí en santos, porque entre las excelentes viandas y los caldos en abundancia, aquellos primeros nervios desaparecieron como por encanto. No obstante, me preguntaba cuando atacaríamos la flor del ramo, si es que llegaba tal momento.

Una vez rematado el almuerzo con unos postres gallegos, excelentes pero que nunca había probado, el ministro decidió que pasáramos a la mesa retirada bajo el ventanal. Fue el momento en el que ordenó servicio de café y un licor al que llamaba orujo, también de su tierra gallega, que, tras catarlo, poco envidiaba al familiar aguardiente de Cehegín. Servida una muy generosa frasca, Rubalcava solicitó al servicio que se retirara, para poder encarar la charla con la necesaria discreción. Sin mayor espera, que ya me parecía suficiente, el ministro se dirigió a mí, tras mirarme con fijeza a los ojos.

—Bien, Leñanza, ahora va a escuchar una información que, de momento, deberá quedar en este comedor privado, sin posible excepción. Y más que una orden, que lo es, también se trata de un ruego personal. Jamás podrá repetir una sola palabra de lo que escuche de mis labios o de mi secretario personal, su buen amigo Isaac. ¿Me comprende al punto? —Para lanzar la pregunta, entonaba con extraordinaria seriedad.

—Por supuesto, señor ministro. Puede estar seguro de mi absoluta discreción, cuando así se me requiere. Todas sus palabras quedarán selladas de firme en este comedor privado.

—Me alegro y confío en su necesaria reserva, que esa cualidad se hereda por trazos propios de familia. Escuche con mucha atención lo que he de decirle. Y tú, Isaac, debes intervenir si me

paso por alto algún detalle de importancia.

—Quedo enterado, señor ministro.

Aunque al momento se presentaron ciertos nervios en recorrida por la sangre, los aplaqué con un nuevo sorbo de aquel magnífico orujo, capaz de levantar el ánimo a un difunto podrido. Marqué los cinco sentidos en lo que el señor ministro pasaba a relatar, como si se tratara de la información más importante recibida jamás. Y por todos los cristos, que así lo era sin duda.

4. Una operación conjunta

El silencio se estableció como ordenado por un ser superior. El ministro e Isaac me miraban sin desmayo, mientras por mi parte los observaba de forma furtiva, como si temiera los próximos pasos a dar. Por fin, el ministro se repantigó cómodamente en su sillón de cuero y comenzó la disertación, que como tal la entendí, al tiempo que juntaba sus manos en fingida oración. Volvió a mirarme a los ojos con extraña fijeza, como si deseara descubrir mis más íntimos pensamientos. Ahora, el tono de su voz se tornó un tanto más melodioso y sin contraste alguno de dureza.

—Escuche con mucha atención, Leñanza —el ministro se pronunciaba con extraordinaria lentitud—. Hace dos meses, en la ciudad de Londres, el ministro de Marina británico hizo llamar a su gabinete a los representantes en la corte de San Jaime de las Marinas de Francia, España, Portugal, Países Bajos, Austria y Prusia. Se trataba, como pudo comprobar nuestro oficial, de una llamada un tanto irregular, de acuerdo a los modos de la diplomacia, directa y reservada, sin el debido y habitual conocimiento del señor embajador, algo que mucho extrañó a nuestro hombre, el capitán de navío Argensola. Y por fortuna, como oficial inteligente que es y su exquisita discreción, nada dijo posteriormente a su jefe en la legación. Debe entenderse como representantes a los que, en estos días, comienzan a denominarse como agregados o *attachés*, es decir, militares del Ejército o de la Armada destinados a ciertas embajadas importantes, para que asesoren a los embajadores en sus cometidos profesionales o, llegado el caso, ejecutar órdenes directas de sus respectivos gobiernos. Nosotros todavía nombramos a tales asesores militares como representantes, aunque no sólo representen y asesoren, sino que también atiendan asuntos directos de cierta

importancia, como ha sido el caso. Y basados en este precepto, como les decía, esta llamada del ministro británico lo fue de forma directa y sin conocimiento previo de sus embajadores, a los que no se informó por la necesaria discreción del tema tratado y condiciones expuestas. Creo firmemente que tal decisión fue un acierto total, porque algunas embajadas carecen de la necesaria reserva en documentos y voces, aunque no pueda repetir tal premisa fuera de este comedor. ¿Me sigue, Leñanza?

—Por supuesto, señor general. He tratado con alguno de estos representantes. Y en efecto, al de Francia en Madrid se le nombra en estos días como *Marine Attaché*.

—Así es. Se trata de una tarea muy antigua, la de estos personajes. Ya recomendaba Maquiavelo al Príncipe, que cuando viajara por distintas naciones, se hiciera acompañar por militares que, de forma discreta, pudieran recoger información de los ejércitos y su armamento en los países que visitaban. Pero, en verdad, el primer dirigente en tomarse en serio tal recomendación fue Napoleón Bonaparte, ferviente seguidor y conocedor de la obra de Maquiavelo. A menudo, el emperador francés enviaba a militares como embajadores, una línea que se demostró escasamente positiva con el paso del tiempo. Por tal razón, en 1806, dio un paso más avante y designó a un militar como segundo secretario de embajada en Viena, dando inicio al trabajo que, posteriormente, asumieron los denominados como agregados militares ante el embajador. Dos o tres años más tarde, Austria siguió el mismo camino, Prusia poco tiempo después y Gran Bretaña en la década de los 30. Precisamente en estos días, se maneja un proyecto en nuestros ministerios de Guerra y Marina, para que los hasta ahora llamados representantes, pasen a ser conocidos como agregados.

El ministro se tomó un ligero descanso, que aprovechó para rescatar su copa de orujo con cierta ansia y concederse un generoso trago. Como era habitual en él, se había escapado del tema central con motivo del asunto de los agregados, antes de volver a la cuestión principal que nos ocupaba.

—En esa reunión, el ministro de defensa británico expuso la penosa situación que sufren las naciones, a causa de la piratería existente en el mundo, un asunto que mucho preocupaba a la Gran Bretaña por su continuo aumento —ofreció una sonrisa antes de

continuar—. Y tiene gracia que estos señores britanos, que tanto fomentaron el pillaje y saqueo de los buques españoles en el siglo XVI y siguientes, ahora se erijan en defensores de la libertad de navegación. Pero, bueno, se trata de agua pasada a popa sin espuma. No obstante, y aunque la piratería aparezca a lo largo y ancho de los siete mares, un mal imposible de erradicar, lo que de verdad preocupa a las autoridades británicas es la que todos sufrimos en el mar de la China. Esos bucaneros amarillos, a bordo de champanes modernizados y bien armados, con muchos hombres a bordo y una crueldad que, por desgracia, recuerda a la de los caribeños de siglos pasados, atacan todo lo que entienden como posible presa. Y comprenderán que todas las naciones invitadas a la reunión poseen intereses en aquellas aguas o en sus líneas de comunicación. Por tal razón, el Reino Unido desea internacionalizar el problema y, estoy seguro, de esa forma abaratar costes. Por nuestra parte, conocemos bien ese peligro tan actual, porque muchos de nuestros buques, incluso los de guerra, han sido atacados por piratas chinos, especialmente en las rutas de Manila a Singapur y Hong Kong. Por cierto, Leñanza, si se le aparece alguna laguna en los temas que trato, intervenga sin mi permiso. Es importante que toda la información le quede abierta con meridiana claridad.

—Comprendido, señor general.

Ahora Rubalcava parecía jugar con el vaso de orujo vacío, haciéndolo girar con cierto peligro sobre la mesa. Y como si advirtiera tal detalle al pronto, arrimó la frasca madre para servirse, evitando el auxilio que Isaac deseaba prestarle. El ministro, tras consultar una octavilla que sacó del bolso interior, que debía servirle de guía, continuó a buen ritmo.

—Hay mucha información sobre esos champanes chinos, al mínimo detalle, en base a los informes de comandantes y capitanes de buques atacados. Pero si se le presenta alguna duda sobre este punto en particular, hágaselo saber a Isaac para que le entregue la documentación necesaria. Bueno, continuando con la reunión mantenida en Londres, el ministro británico pronto descubrió sus cartas para enfocar el problema de la pitaría que sufrimos todos en el mar de la China. En su opinión, debíamos ofrecer una adecuada respuesta, dura y con ejemplares castigos, para bajar los humos a

esos malditos, que han tomado demasiada confianza en sus posibilidades. Sin embargo, con una escuadra en toda regla, como pensarán sin dudarlo, tal acción sería imposible de llevar a cabo. Porque esos piratas disponen de permanente y detallada información, aunque no sepamos cómo o de dónde la obtienen, así como puertos de refugio desconocidos. Es necesario tomar una solución alternativa.

Poco a poco, me intrigaba más y más el tema que el ministro exponía y podía centrar la posible operación que, en teoría, debía caer en mis manos, así al menos parecía decantarse. Pero ya volvía Rubalcava a la carga.

—Tanto el ministro británico como el agregado francés, posiblemente en conversaciones mantenidas previamente, expusieron su opinión de formar una escuadra internacional con absoluta discreción, una división fantasma. Pero no con buques de línea, cuyas características se reconocen a demasiadas millas de distancia. Pensaban, una idea a la que todos nos adherimos, en emplear buques camuflados, unidades que no presenten la estructura de buques de guerra, sino de mercantes. Y que no se muevan como organizados en agrupación naval estable, para no despertar recelos. Claro que esos mercantes deberán disponer de una artillería excelente, con cañones bomberos de grueso calibre, y un nutrido grupo de fusileros experimentados y con el armamento más moderno a la mano. Los detalles de la operación y tácticas a emplear serán más propios que los tomen al detalle los comandantes de los buques nombrados, en reunión a mantener entre ellos, por supuesto sin llamar la atención en ningún sentido. Tras discutirse en profundidad los siguientes pasos a tomar, se decidió que cada Marina escogería el buque que estimara adecuado y lo adaptaría, si se consideraba necesario, para poder llevar a cabo la operación. Asimismo, sus comandantes recibirían las instrucciones pertinentes de cada mando superior, en nuestro caso de mi propia persona. Porque recomendaron que fuesen los propios ministros quienes tomaran cartas en el asunto. Y aquí debo dejar claro que, dada nuestra propensión a cambiar la cartera de Marina cada pocos meses, los detalles de esta operación serán tomados inicialmente por mi autoridad, eso sí, siguiendo las oportunas recomendaciones del mando escogido que, en este caso, será usted,

Leñanza, si acepta la encomienda.

Un soplo de aire fresco y con especial perfume pareció invadirme de la cabeza a los pies. Se me ofrecía la oportunidad de mandar un buque en operación conjunta secreta con unidades de otras Marinas. Se trataba de la guinda más gustosa que se podía ofrecer a un oficial de guerra de la Real Armada. No lo dudé un segundo y respondí con presteza.

—Por supuesto que la acepto, señor general. Será un inmenso honor que, sin embargo, no estoy muy seguro de merecer.

—No sea modesto, Leñanza, que lo sé todo de usted —de nuevo sonreía Rubalcava—. Bien, en ese caso será nombrado, en su momento, comandante de la unidad que escojamos, para unirse a la operación internacional. Sin embargo, en la gaceta no aparecerá detalle alguno de las intenciones, solamente el nombramiento de su persona. Y debe saber por adelantado, que los detalles de esta operación solamente los conoceremos Isaac, usted y yo. Bueno, también y como es lógico, el primer ministro del gobierno, teniente general Ramón María Narváez, duque de Valencia, que la debe autorizar, dado el alcance que presenta. Me une una larga y profunda amistad con este personaje, desde que tomamos parte en las Guerras Carlistas. Por gracia de los cielos, me ofrece toda su confianza. Le expuse el problema la pasada semana con los detalles conocidos. Sin dudarlo, me concedió carta blanca para todo lo que disponga. Está conforme de que toda la información se mantenga entre las cuatro personas nombradas. De forma muy generosa, me ofreció crédito especial de los cajones negros, por si fuera necesario. Le pareció una operación internacional muy inteligente, excelentemente trazada y necesaria.

—Ha sido una suerte que, en este momento, el general Narváez se encuentre al mando del Gobierno —dijo Isaac por primera vez.

—Por supuesto. Pero regresemos a la tarea, que restan muchos detalles de interés a proa. Bueno, en aquella primigenia reunión de Londres que les he comentado, se tomó una decisión muy precisa e importante. Todos los buques nombrados por sus respectivos gobiernos deberán encontrarse, listos para entrar en acción, en el puerto de Fortaleza, suficientemente discreto en la costa nororiental brasileña. Allí llevarán a cabo la primera y reservada reunión entre los mandos. La fecha se extiende variable, entre el diez y quince del

mes de julio de este año. Eso quiere decir que, para no topar con barreras negras, Leñanza, deberá abandonar la Península en los días finales de junio. Tal decisión significa que dispondrá de casi cuatro meses para preparar su buque, una vez lo hayamos escogido. Pero también, factor de la mayor importancia, para alistarlo a la operación prevista. Y no lo entienda como periodo de tiempo generoso, porque deberá correr como galgo en carrera para cumplir el programa.

—Estoy completamente de acuerdo, señor general —dije, convencido—. Es mucha la faena a desplegar en ese tiempo. Una vez escogido el buque, primera cuestión que deberíamos abordar cuanto antes, será necesario escoger una dotación de garantía, buena compañía de fusileros adiestrados, artillado, alistamiento y un sinfín de detalles.

—Tiene razón —aseguró Isaac—. En primer lugar, señor, deberíamos escoger el buque, porque de esa madre hay que desenrollar toda la madeja.

—No me cabe duda. Pero antes de pasar a la importante elección, Leñanza, debe saber que la reunión a mantener en Fortaleza por los comandantes de los diferentes buques tendrá lugar en una hacienda cercana a la capital, propiedad de un terrateniente brasileño que, sin embargo, trabaja para el gobierno británico o así lo sospecho. Una vez con su buque en Fortaleza, recibirá una nota privada indicándole lugar, fecha y hora para la importante comunicación inicial. Pero aquí debo entrar en un tema lateral, que me preocupa desde el primer momento. Esta operación ha sido gestada por manos británicas, y esa primera reunión tendrá lugar en terreno neutral, condición que podemos asegurar sin incurrir en error. Sin embargo, en esa división de buques que se va a constituir, todos los mandos son parejos y tiene el mismo peso la opinión de cada uno. Para nada se concede el mando al comandante británico, aunque mucho les gustaría a sus superiores. Se trata de una operación entre iguales, sin posible discusión. Es más, si el oficial de la *Royal Navy* intentara esgrimir una mayor influencia sobre el resto, deberá elevar protesta de inmediato y muy por alto, incluso amenazando con abandonar la fuerza si se rompe esa paridad de criterios. ¿Me comprende?

—Perfectamente, señor. Conociendo a los británicos, es muy

posible que piensen en dominar la división, aunque no creo que los franceses lo acepten. Pero seguiré sus instrucciones al pie de la letra, convencido de que la razón nos asiste.

—Recuerde un dato muy importante, Leñanza. Serán muy escasas, aunque precisas, las instrucciones que va a recibir de mi persona. Como norma habitual, deberá tomar las decisiones con entera libertad y de acuerdo a su propio criterio, unas decisiones que pueden ser de relevante importancia. Estimo que supone una gran responsabilidad, que recae en sus hombros.

—Lo comprendo, señor. En efecto, se trata de una gran responsabilidad. Pero también de un alto honor. Puede estar seguro, de que procuraré quedar a la altura de la confianza que deposita en mi persona.

—Muy bien. Me alegran sus palabras —de nuevo Rubalcava pareció entrar en divagaciones mentales, para regresar con una pregunta—. ¿Alguno de ustedes ha pensado en un tipo de barco en concreto?

Hacía varios minutos que masajeaba varias ideas en la cabeza y me disponía a contestar, cuando Isaac se adelantó por pulgadas.

—No aparecen muchos candidatos, señor, para qué engañarnos, si nos ceñimos a las unidades de la Armada. Sin embargo, no puedo apartar de la cabeza la serie de mercantes artillados, que adquirimos en Inglaterra con motivo de la Guerra de África, aunque luego no llegaran a ser utilizados en esa misión. Uno de ellos, el *San Quintín*, fue mandado precisamente por el capitán de fragata Leñanza en aquella extraña operación…

—La búsqueda de la isla de San Borondón —el ministro esbozaba una alargada sonrisa—. Vaya una estupidez, aunque no fuera culpa de la Armada sino de todo un ministro de Estado.

—Estoy de acuerdo en que fue una soberana estupidez, señor general. No obstante, debo declarar que, gracias a ella, conocí a la mujer de mi vida, con la que matrimonié en la isla de El Hierro.

—Unión que ya ha dado su primer fruto, con otro Leñanza largado a la vida. Supongo que su padre se encontrará feliz —Rubalcava mantenía la sonrisa—. Fue un magnífico regalo de bodas, hacer que sufriera una separación superior a los cuatro años, con un niño en el vientre.

—Mucho sufrió la pobre, señor general.

—Puedo imaginarlo perfectamente. Pero cuéntame, Isaac, por qué lo entiendes como el buque más apropiado.

—Pues se trata, señor, de buques con una eslora ligeramente superior a los setenta y cinco metros, y una manga de más de diez metros. Además, son buques poderosos de aparejo, estructura y máquinas, un aspecto exterior clásico de un mercante, un buque de carga en toda regla. Recordemos que pertenecían a la compañía británica *Cunard*, antes de ser adquiridos. ¿No es así, Leñanza?

—En efecto. Pero ampliando la información, disponen de unas bodegas muy espaciosas, que se pueden utilizar como pañol de pólvoras y proyectiles, condición necesaria porque estimo que el buque deberá alistarse con un más que generoso cargo de munición. Pero las bodegas también pueden emplearse para embarcar un cupo extra de carbón o incluso para ser utilizadas como sollado, si se ha de embarcar un elevado número de fusileros. También es capaz de embarcar aguada y víveres para periodos muy largos de tiempo. La fiabilidad de las máquinas, si no se han deteriorado mucho con el paso de estos últimos años, es de primer orden. Su máxima velocidad, sin auxilio del aparejo, supera los doce nudos. El calado medio es muy asequible, porque no supera los tres metros y medio. Y ofrece mil trescientas toneladas de desplazamiento.

—Creo recordar que dispone de una hélice —medió el ministro.

—En efecto, señor general. Una hélice de tres palas. Ya le digo que su aparejo es muy fiable, aunque rebajado de guinda. Recuerdo muy bien esta última característica, porque debí navegar a vela un buen número de millas, tras mancornarse el eje por una colisión con maderos a dos aguas. Regresé a Cádiz sin máquinas y con el único apoyo del trapo. Sin embargo, es muy pobre de artillería. Dispone solamente, si no se ha variado, de dos piezas, gonadas de 12 libras. Y para completar el armamento, una pareja de ametralladoras de la casa *Nordenfelt*, del calibre de 25 mm. Pero si la fiabilidad de las gonadas, como suele ser habitual, es del ciento y más, no podemos decir lo mismo de las ametralladoras, situadas en el castillo en ambas amuras. Porque estas piezas fallan más que un tuerto en ojeo de perdiz. En cuanto al armamento portátil, bastante pobre de cantidad.

—Ese apartado es el que menos me preocupa —insistía Rubalcava—. Será muy sencillo embarcar un elevado número de

fusiles de los últimos modelos, con los fusileros bien entrenados.

—Pues poco más puedo decir, señor general. En cuanto a su casco y maniobra no aparecen lunares. Creo que se adquirieron unas diez unidades poco antes de la Guerra de África, aunque alguno, como el *San Quintín*, quedara fuera de servicio por el elevado costo de una posible reparación de eje y hélice.

—Pues su querido barco fue reparado al ciento. Comprendo que le extrañe, pero se consiguió gracias a la generosa concesión del astillero inglés, que nos ofreció un eje nuevo sin costo. En principio, se pensó en nombrarlo como vaca para servicio de la fragata *Numancia* en la Escuadra del Pacífico. Sin embargo, finalmente se decidió que fuera su hermano gemelo, el *Marqués de la Victoria*.

—No lo sabía, señor general. Pero le aseguro que me alegro mucho.

—En ese caso, Isaac, ¿los entiendes como buques ideales para llevar a cabo la operación? —Rubalcava parecía desear llegar a la campanada final—. ¿No será escasa esa velocidad?

—Entiendo que estos mercantes artillados son las unidades más parecidas a un buque comercial, entre nuestras existencias. A no ser, claro, que pensáramos en adquirir un vapor de carga que, en mi opinión, sería una operación muy costosa y ofrecería las mismas o parecidas cualidades. Además, los doce nudos de velocidad no suponen merma alguna, teniendo en cuenta su obligación de demostrar que se trata de buques mercantes. Por fortuna, superan el andar de los champanes chinos a vapor. Y debemos recordar, que esos champanes a vela suponen el setenta por ciento del total de las unidades dedicadas a la piratería.

—¿Costaría mucho su alistamiento para esta operación en concreto? —insistía el ministro.

—No lo creo, señor. No obstante, es indudable que se deberá alistar en acuerdo a su programa de actuación. En primer lugar, estimo que será necesario pintar su casco al completo en blanco, color empleado por la mayor parte de los mercantes. Y por supuesto, artillarlo en conveniencia, quizás el apartado más difícil. Algún ingeniero deberá sopesar esos detalles, y comprobar que no afectan a la estabilidad del buque. Además, los nuevos montajes artilleros no deben quedar muy a la vista, o no engañaríamos a nadie.

—Eso es posible, señor —dije con mi total y entero convencimiento—. Precisamente, en una ocasión pude comprobar, cómo un champán pirata disponía de dos montajes artilleros camuflados, que liberaban antes de entrar en combate. No sería muy difícil instalar una especie de casamatas de quita y pon. Por supuesto, estructuras bien trincadas a son de mar, pero de fácil descubierta. Y muestro mi acuerdo con el capitán de navío Díaz Labiada, en que lo más difícil, y posiblemente laborioso en un tiempo del que no disponemos, será la instalación de las piezas artilleras que se estimen necesarias.

—Sin duda —afirmaba el ministro con decisión—. Como pueden imaginar, dictaré órdenes precisas a todos los capitanes generales y autoridades departamentales afectadas, para que se ofrezca máxima prioridad a las obras mencionadas. ¿Y cuál de esos buques escogeríamos?

—Hay que estudiarlos en profundidad, uno a uno, para comprobar su estado y situación actual, señor —entraba Isaac sin ofrecer dudas—. Si le parece oportuno, mañana, en mi gabinete, Leñanza y yo podemos estudiar al detalle la situación actual de los mercantes artillados, que todavía se encuentren en servicio. Leeremos a fondo los partes semanales que ofrecen.

—Me parece una solución perfecta, Isaac, porque no podemos perder un minuto. Pero, una vez decidido el buque que deberemos manejar, deben exponerme un detallado plan sobre las distintas obras y variaciones a llevar a cabo. Me refiero a montajes artilleros, fusilería, pañoles de víveres, municiones, carbón, sollados, dotación y todo lo que estimen necesario.

—Creo que necesitaremos un par de días por lo menos, señor. Y pensando en vuelo por alto, que luego los detalles saltan a la vista.

—Tomen el tiempo que estimen necesario, pero sin olvidar el límite que se nos ha impuesto.

—¿Qué hacemos con Leñanza, señor? —Preguntaba Isaac—. Una vez finalizado su periodo de licencia, podemos destinarlo al ministerio, hasta que sea posible nombrarlo como comandante del buque elegido.

—Una solución perfecta. Y si acabamos por escoger uno de esos mercantes artillados —ahora se dirigía a mí—, con la ventaja que supone el haber mandado uno de ellos, piense en una dotación de

primera línea. Puede escoger el personal que estime conveniente, aunque se encuentren destinados en las falúas reales. Supongo que deseará segundo, contramaestre y maquinista jefe de entera confianza.

—Sin olvidar al condestable, señor general —alegué con sonrisa aparejada—. Será un gozo máximo navegar con una dotación elegida de esa forma.

—No se repetirá tan celestial conjunción en su carrera, ni lo verán mis ojos —Rubalcava entonaba de excelente humor—. Pero, por favor, señores, no olviden lo mucho que nos jugamos en esta empresa. España, al menos con al primer ministro actual al mando, desea abrirse al mundo y olvidarse de esa reclusión mental, a la que nos hemos sometido secularmente. Por tal razón, esta operación internacional se presenta como una ocasión irrepetible. Creo que, por tal motivo, la operación gustó tanto al general Narváez, muy proeuropeo.

—¿Ha pensado en órdenes y directrices para el comandante, señor? —Preguntaba Isaac.

—Muy pocas, pero muy claras, y la mayor parte de memoria. Nada de escritos, que dejen huella permanente. Por supuesto, mucha libertad de actuación para el comandante en cada momento. Debemos recordar que, durante su misión, Leñanza deberá mantenerse sin comunicación con cualquier mando superior. Solamente en caso de emergencia, se dirigirá a nosotros o al ministro que se encuentre sentado en la poltrona. ¿Me comprendéis?

—Por supuesto, señor. También deberemos escoger el arsenal donde se lleven a cabo las obras, especialmente el artillado, que ofrece mayor enjundia.

—Confío en los dos y lo dejo a vuestra elección. Pero debéis tener presente, en dónde puedan llevarse a cabo las obras con la máxima discreción. Así en principio y sin pensarlo dos veces, creo que me inclinaría por el arsenal de La Carraca, especialmente por las necesidades artilleras. Sin olvidar que el padre de Leñanza es la máxima autoridad del departamento, y podrá echar su cuarto a espaldas.

—Quedo enterado, señor —Isaac parecía mantener sus pensamientos en otra dirección—. También entiendo que

deberemos rebautizar al buque elegido.

—¿Rebautizar? No te entiendo, Isaac.

—Los transportes artillados emplean nombres característicos de buques militares. Si no recuerdo mal, son *San Quintín, San Francisco de Borja, Patiño, Marqués de la Victoria, General Álava, Ferrol, San Antonio, Malaspina* y *don Antonio de Escaño*. Con esas denominaciones en el coronamiento y aunque hayan sido pintados de blanco, será difícil que no se consideren buques de la Real Armada.

—Tienes toda la razón. Será necesario buscar un nombre clásico de un mercante.

—Vapor *doña Mencía* —dije sin pensarlo dos veces.

—¿Vapor *doña Mencía*? —El ministro pensaba en la idea expuesta—. No está mal. Muchos buques mercantes dedican sus nombres a las esposas de los armadores o casos parecidos. Además, me gusta el nombre de Mencía. Se trata de nombre muy castellano y no germánico, como Sancha, Gadea, Jimena o Velasquita. Creo recordar que Mencía López de Haro era una noble vizcaína, que acabó siendo reina consorte de Portugal. Y en honor a ella, un pueblo andaluz se denomina como Doña Mencía, en la provincia de Córdoba. Me gusta, Leñanza, ¿cómo se le ha ocurrido? Porque recuerdo que su madre se llamaba Dolores.

—Mencía es el nombre de su encantadora y bellísima esposa herreña —apunto Isaac en media chanza.

—¿Su esposa? ¿La que sufrió más de cuatro años de espera? Pues la pobre se lo merece. Queda aprobada la moción del señor conde de Tarfí —Rubalcava reía ahora con palmadas en la mesa.

—Muchas gracias, señor general.

—Ya lo hablaremos más en concreto, señor, pero alguna obra menor, como el pintado de blanco y el cambio del nombre en su coronamiento, se deberían realizar en algún pequeño astillero o varadero.

—Por supuesto —el ministro parecía deseoso de cerrar la reunión—. Les ofrezco mano libre, señores. Confío en ustedes. Ahora, creo que podemos levantar la mesa. Ya sabe, Leñanza, su trabajo a partir de mañana. Y en cuanto hayan tomado decisiones importantes, me las comunican de inmediato, aunque me encuentre con audiencias de alto copete.

—Quedamos enterados, señor —finalizó Isaac.

Sin mayor espera, Rubalcava abandonó su sillón para emprender el camino hacia la puerta. Una vez en la calle, me despedí de ellos con la debida corrección. Y mientras el carruaje del ministro partía carrera hacia abajo, me dirigí hacia la Puerta del Sol, donde me esperaban Manuel y Ricardo en el carruaje de la casa. Como pueden imaginar, apenas sentía los pies sobre el suelo, porque creía volar entre nubes blancas. Me repetía una y otra vez, que, en una operación internacional, mandaría el buque español. Y no se trataba de cualquier buque, porque en su coronamiento podría leerse: vapor *doña Mencía*. Una vez más, dejé volar los pensamientos hacia mi esposa y hacia el mar de la China, donde me imaginaba rodeado de champanes a los que batir. Por gracia de los dioses de la mar, me encontraba de nuevo completamente feliz, aunque fuera consciente del enorme trabajo a realizar a mecha rápida, y la gran responsabilidad que caía sobre mis hombros.

5. TRABAJO DE SOL A SOL

A las ocho de la mañana del siguiente día, me presentaba ante la secretaría particular del señor ministro, listo para dar avante con la empresa que, estaba seguro, podría llegar a ser la más importante de mi carrera. Y debí atravesar barreras inesperadas, de quienes pretendían que efectuara recibo de plano en tablas, hasta que se considerara oportuno y permitido mi acceso a la zona restringida. Menos mal que, avisado por mi parte con mensajero voluntario, Isaac acudió en mi rescate y con unas pocas palabras, solucionó los problemas de seguridad que se me imponían. Recorrimos un escaso trecho de pasillo, hasta acceder a su gabinete, una estancia de generosas dimensiones que presentaba acceso, puerta con puerta, al del señor ministro. Una vez allí y tras golpear mi hombro con familiaridad, entró en vereda.

—Bueno, Santiago, como ayer no me fue posible, te doy mi más sincera enhorabuena, por la decisión que ha tomado el ministro.

—A ti te lo debo por entero, Isaac. Y todavía no he sido nombrado como comandante.

—Lo serás, no lo dudes. Pero ahora se nos presenta una galopada de lomos duros por la proa. De forma especial, serán espinosos los primeros pasos a dar, aunque los siguientes tampoco se aparecerán en dulce.

—Razón te sobra. Pero poco me asusta el globo en su conjunto, que apenas pica la miel en trazos. ¿Por dónde piensas que lancemos las primeras prendas?

—Creo que, de momento, solamente se nos presenta un camino. He pedido al departamento de operaciones el listado de datos y situación de los mercantes artillados. Tú presentas la ventaja de conocerlos bien, aunque no se trate de unidades idénticas. Mira,

aquí viene el oficial que espero.

En efecto, ante Isaac se presentaba un teniente de navío veterano, que le hizo entrega de un voluminoso cartapacio, donde debían aparecer los datos que estimábamos necesarios. Tras quedar en soledad y exponer los legajos abiertos sobre una mesa-planero, comenzó a pasar hojas sin pausa. Tuve que preguntar, extrañado.

—No creo posible que sea necesario escudriñar en esos cientos de legajos, para encontrar dónde se encuentra cada buque y su estado actual.

—He pedido los dos apartados. En uno aparece, como dices, el estado actual del buque y su situación geográfica. Pero en el segundo y más voluminoso encontraremos sus características. Me refiero a su desplazamiento, armamento, dimensiones, plan vélico, máquinas y todo lo que sea de interés, incluido el historial propio, donde pueden aparecer datos de importancia.

—Comprendo. Tienes razón.

—Muy bien, el listado comienza con tu querido *San Quintín*, construido en Liverpool en el año 1852 para la *Cunard* Line con el nombre de *Andes*. Bueno, he dicho querido, aunque mucho sufrieras en sus tablas durante los últimos meses.

—Aquellos malparidos troncos, que casi nos envían a los fondos. Y con mi querida Mencía a bordo en situación de recién casada. Ha sido una suerte, que el astillero británico cediera los repuestos solicitados sin cargos, lo que había sido negado anteriormente. Porque ya mi padre, como Comandante General del Arsenal de La Carraca, se encontraba dispuesto a decidir su desguace. Tal reparación ha debido llevarse a cabo en los últimos meses.

—Santiago, recuerda que has estado fuera de España más de cuatro años. El *San Quintín* fue reparado, y dado de alta como buque listo para salir a la mar, hace casi dos años. Pero bueno, podemos olvidarnos de este primer ejemplar de la lista.

—¿Por qué?

—Porque como recordaba, y así aparece en el apartado de situación, hace seis meses que fue destacado para unirse a las unidades españolas en la Estación Naval del Río de la Plata. De esta forma, nos queda uno menos por analizar.

—Enterado.

—El siguiente de la lista, de acuerdo con su año de construcción,

también en este caso en Liverpool para la famosa *Cunard Line*, fue el *San Francisco de Borja*, aunque inicialmente se denominara como *Alps* o *Alpes*. Entregado a la naviera inglesa en el año 1851. Bueno, queda claro que este listado no se encuentra trazado de forma cronológica, como esperaba, porque este buque es anterior al *San Quintín*. Pero es igual. Fue entregado a nuestra Armada en 1859.

—Un noble apelativo. En realidad, el nombre del santo era el de Francisco de Borgia y Aragón. Con sangre muy especial, al ser nieto del papa Alejandro VI y del rey Fernando V de Aragón. Por lo tanto, también primo de nuestro Emperador don Carlos. Se dice que, encargado de trasladar los restos de la emperatriz Isabel de Portugal, de la que se aseguraba estar enamorado en secreto por su impresionante belleza, al reconocerlos para la necesaria inhumación y comprobar su terrible estado, prometió *no servir nunca más a un señor que pudiese morir*.

—Ese es, precisamente, el lema escogido por el buque para su escudo. Ya veo que sabes de todo, Santiago. Eres una enciclopedia abierta. Bueno, sigamos —Isaac se trasladaba al cartapacio de mayor tamaño—. Este buque presenta una eslora ligeramente superior, con más de 77 metros. La planta de máquinas, aparejo y artillería son similares al anterior, aunque le desmontaron las dos ametralladoras.

—No me extraña. Fallaban más que los cohetes de pueblo.

—Sin embargo, su andar es algo inferior, porque no alcanza los doce nudos, condición que poco me agrada —Isaac apuntaba en un pliego las características principales de cada uno—. Dispone, como casi todos los de su clase, de cinco botes y un chinchorro. Sin embargo y como dato positivo, se encuentra listo para salir a la mar.

—Una pena su escaso andar.

—En efecto. Prosigamos. El siguiente que aparece en el listado es el *Patiño*, construido en el mismo astillero británico, con denominación inicial de la *Cunard* como *Tenerife*. Es del año 1853, aunque fue entregado a la Armada en 1859. Este presenta una eslora inferior, sin llegar a los setenta metros, menor desplazamiento y un andar bastante pobre, porque apenas supera los nueve nudos. ¡Mierda! Tampoco nos sirve.

—Va a resultar que el mejor es mi querido *San Quintín* —entonaba en broma—. Lástima que se haya destacado al Plata.

—Aún nos queda bastante material por delante. Continuemos. El siguiente es el *Marqués de la Victoria*, denominado en la *Cunard Line* como *Taurus* —Isaac continuaba deshojando los dos cartapacios—, construido en 1853 y adquirido para la Armada en 1859. Su eslora cercana a los setenta metros. Desplazamiento, aparejo y calados similares a los anteriores. En cuanto a su artillería, dispone de dos cañones de bronce, lisos, de ocho libras. ¡Atención! porque su calado popel supera los cinco metros, un dato poco prometedor. Andar de once nudos. Y en casi todos los detalles restantes, muy parecido a sus hermanos ingleses.

—Recuerdo este buque a las mil maravillas. Ejerció la función de vaca para la fragata *Numancia* durante toda la Guerra del Pacífico. No creo que haya llegado todavía a puerto español. Se rumorea que la fragata blindada, inmersa en la circunnavegación, no arribará hasta el mes de agosto, más o menos. En fin, que no encontramos la perla.

—Eso parece. ¡Joder! Tienes razón en lo que decías, porque en el apartado de situación lo emplaza en Manila. A ver si vamos a necesitar picar en otros caladeros. Mira, ahora llega el transporte artillado *General Álava*, construido en Inglaterra en 1854, pero ahora en unos astilleros de Glasgow. Adquirido inicialmente por una naviera de Hamburgo, con el nombre de *Aerolith*, para pasar al año siguiente a la *Cunard*, que lo renombró como *Lebanon*. Una vez adquirido por nuestra Armada en 1859, se le impuso el nombre citado. Resulta, Santiago, que mucho me suena este buque —Isaac había apartado los pliegos de datos—. Tomó parte en una acción importante o llevó a cabo alguna operación digna de recordar. Ya sabes que mi memoria es deplorable.

—Bien que conozco ese detalle de tu persona. Pero yo no recuerdo nada. Bueno, es cierto que por las aguas del Pacífico apenas nos llegaban noticias de la Armada.

—Es comprensible. Pero continuemos. Presenta una magnífica eslora de 76 metros, un desplazamiento de 1.300 toneladas y un calado máximo a popa de 5 metros. ¡Atención! Su andar máximo, solamente con las máquinas, alcanza los doce nudos. Eso quiere decir que, con apoyo del aparejo y en condiciones de viento

favorables, podría aumentar.

—Muy parecido al *San Quintín*. ¿Capacidad de las carboneras?

—Pues… —Isaac buscaba entre pliegos consecutivos—. Aquí está: 660 toneladas. Claro que, sin contar el ensacado particular, un exceso que, con las bodegas casi vacías, puede ser extraordinario.

—En efecto.

—Dispone de aparejo clásico de fragata, ligeramente rebajado en guinda, con un plan vélico que incluye un total de 26 velas.

—Como casi todos los de su clase.

—En efecto. Una dotación variable entre los 80 y 100 hombres.

Isaac se explayaba con más detalles en este buque, al comprender que podía significar la solución a nuestro problema.

—Parece que se encuentra muy bien equipado de instrumentos científicos, condición habitual en los buques ingleses. Incluso lleva un cronómetro de nuestro gran relojero español, J. R. Losada, con una máquina para ocho días.

—¿El pastor leonés?

—¿Qué dices de pastores? —Isaac me miraba, como si entendiera que había enloquecido.

—Menos mal que continuo ilustrándote sobre nuestra historia. El reloj de la torre del arsenal de Cartagena fue construido, precisamente, por el famoso relojero español, afincado en Londres, don José Rodríguez de Losada, según me expuso mi padre, que lo había conocido. Y recuerdo que, como obsequio muy especial, antes de abandonar el hogar familiar por primera vez, mi progenitor me hizo especial obsequio: un reloj de bolsa fabricado en oro por ese mismo relojero, considerado como uno de los tres mejores de Europa en su facultad. Aquella joya había pertenecido a mi abuelo Santiago.

—¿Y qué tiene que ver con los pastores?

—Como años después pude averiguar, ese relojero, conocido comúnmente por Losada, había nacido en el pueblo leonés de Iruela. Trabajaba como pastor cuando, niño aún, decidió huir en escape de su casa, por temor a recibir un severo castigo al haber perdido una oveja. Vagabundeó durante meses de un pueblo a otro, incluso pidiendo limosna a las puertas de iglesias y conventos, hasta que consiguió arribar a Londres embarcado como polizón en un carguero de lana. Una vez en la capital británica, como se trataba

de un jovencito muy despierto de entendederas, logró ser aceptado como criado, y más tarde aprendiz, en la residencia de un relojero. Pero fueron tantos los avances demostrados por su persona en el nuevo oficio que, muerto a temprana edad el dueño del establecimiento consiguió matrimoniar con la viuda y levantar el negocio hasta una altura y categoría difícil de imaginar. Su casa era lugar de reunión para periódicas tertulias de españoles e hispanoamericanos. Incluso el afamado escritor don José Zorrilla le dedicó una composición, a la que tituló *La repetición de Losada*. Entrado en la vejez, regresó a España, donde visitó su pequeño pueblo, emocionado y con lágrimas en los ojos. Pero antes de volver definitivamente a Londres, ciudad a la que ya consideraba como su pequeña patria, regaló al ministerio de la Gobernación el famoso reloj de bolas doradas, que todo madrileño puede observar en la puerta del Sol. Su taller, sito en la elegante calle londinense de Regent Street, desapareció tras morir sin descendencia.

—Joder, Santiago, ya veo que permaneces como un libro de Historia abierto. Unos datos muy interesantes. Pero continuemos con este buque, que sigue sonando con fuerza en mi cabeza, sin poder recordar la causa. Se encuentra muy bien servido de cartas, portulanos y derroteros. Puede navegar por el mundo entero, también una cualidad muy habitual en los britanos. ¡Ahora lo recuerdo! —Isaac levantaba la cabeza hacia mí, al tiempo que golpeaba la mesa con fuerza y esgrimía una triste sonrisa—. Este buque fue el que transportó un buen número de soldados y armamento a Santo Domingo, durante la anexión de la isla. Y allí nos encontrábamos a bordo de la goleta *Isabel Francisca*. Recuerdo que su comandante tuvo la deferencia de entregarnos algún material que necesitábamos.

—En efecto, ahora lo recuerdo, cuando navegábamos a bordo de aquella inolvidable goleta. Ahora has sido tú quien demuestra excelente memoria. Buenos momentos aparejamos.

—Especialmente tú, con aquella belleza dominicana de cuerpo perfecto.

—En efecto. La bella Altagracia que, más tarde, encontré en otros puertos.

—Pero podemos olvidarnos de este buque, aunque sus características cuadren a la perfección. Soy un verdadero idiota.

—¿Olvidarnos? ¿Por qué?

—Ahora seré yo quien haga de maestro, aunque marre en algún detalle. Durante la llamada como guerra de Santo Domingo, el transporte artillado *General Álava*, bajo el mando del teniente de navío Gabriel Pita da Veiga, transportó desde España un jefe, cinco oficiales y más de ochocientos individuos de tropa, miles de fusiles y tiendas, sacos y otros efectos militares. Una vez cumplimentada su misión de transporte, y tras dos viajes con enfermos hacia La Habana, así como embarco de soldados de retorno a casa por diversos motivos, se le ordenó regresar a la Península. Para cumplir su misión, hizo derrota para pasar entre Madeira y las islas Canarias occidentales. La navegación era placentera hasta el día 9 de noviembre, en cuya tarde se comunicó al comandante que se observaba salida de gases de la carbonera central, de la que todavía no se había tomado una sola piedra, por lo que se encontraba rellena hasta los lindes. Pita da Veiga ordenó abrir portas con objeto de reconocer las quinientas toneladas que contenía. Como primera fortuna, se comprobó que no existía combustión alguna, aunque sí una importante fermentación de las capas más profundas, cuya temperatura era muy superior a la de las partes altas. Tras este reconocimiento, se llevaron a cabo las maniobras habituales, para evitar la combustión espontánea. En primer lugar, el tapado hermético de las bocas de la carbonera con mantas de lana, sin dejar abierta más que la puerta de la cámara de la máquina. A continuación, y con denodado esfuerzo, se comenzó la extracción del material, con la ventaja de disponer de muchos brazos, incluidos los soldados en transporte. Sin embargo, la extracción se suspendió a las ocho, ya entrada la oscuridad, porque lejos de alcanzar con ella el centro de la fermentación, el vacío causado con el trasiego de las piedras, unido al calor de la caldera continúa, ocasionaron una corriente de aire que suponía un inminente peligro.

—No presumas de memoria, Isaac. Ya veo que lees del historial cada letra.

—Por supuesto, no creerás que soy capaz de recordar al punto estos detalles.

—Bueno, continúa con lo que entiendo como una narración del historial del buque muy interesante. Además, ninguna noticia me llegó de lo que supongo como un fatal desenlace.

—En aquellos momentos, el *General Álava* se encontraba en una latitud norte de 29º-36´, y una longitud oeste de 11º-37´. El comandante, tras dar un vistazo a la carta, decidió dirigirse a la tierra más próxima porque no las tenía todas en cruces. Sin dudarlo, arrumbó a Santa Cruz de la Palma, capital de esa pequeña isla, que se encontraba en aquellos momentos a 82 millas de distancia. Y en efecto, en la mañana siguiente fondeó en el mencionado puerto, aunque no disponga como tal más que del nombre. Sin embargo, como suponía el comandante, la visión de tierra cercana tranquilizó mucho a sus hombres, especialmente a los del Ejército. Con estos humores, se procedió de nuevo a intentar sofocar el peligro creciente en el que se encontraba el buque.

—Esas fermentaciones del carbón en las zonas bajas, suelen acabar en llantos amargos.

—Y que lo digas. Situación parecida sufrí en un bergantín, donde me encontraba embarcado de transporte. Pero regresando a nuestro transporte, el comandante, una vez ordenado apagar los hornos, decidió que se continuara con la extracción del carbón superior. Todo el día se anduvo en tan penosa tarea, con relevos casi continuos de personal, hasta las once de la noche, momento en el que calcularon haber extraído poco más de 200 toneladas, dos quintos del total. Sin embargo, el gas deletéreo que se desprendía de continuo hacía muy dificultosa la respiración de los hombres empeñados en la tarea. Fue necesario suspender de nuevo el trabajo, al tiempo que se trasladaban a cubierta cinco hombres casi asfixiados. Fue el momento… —Isaac parecía dudar, por lo que lo animé.

—Vamos, Isaac, que me tienes en ascuas. ¿Qué sucedió entonces?

—Como todos los medios empleados hasta el momento no daban resultado positivo, el comandante reunió junta de oficiales, a la que invitó a los dos primeros maquinistas. Se decidió emplear otro sistema, sugerido por el maquinista jefe, don Sebastián Palomeque. Propuso poner en comunicación el tubo que proporcionaba alimentación al pito, con el interior de la carbonera, para inyectar vapor a continuación. Se trataba de un sistema arriesgado, pero no quedaba otra bicha en el morral. Y fueron penosos los preparativos, que duraron hasta las cinco horas de la madrugada del día 12. Pero

también se aprovechó el tiempo para disponer que la tropa fuera desembarcada, lo que se efectuó en orden y sin incidente alguno. A las nueve y media, quedaban todos instalados en tierra con sus equipajes. Fue el momento en que, listo el tubo de comunicación y encendida una caldera, se inyectó vapor en la carbonera durante poco más de dos horas, con una presión de ocho libras. No obstante, se comprobó con alta preocupación, que las paredes exteriores aumentaban su temperatura, hasta alcanzar el termómetro los 230 grados Farenheit. Además, se observó por todos los oficiales y maquinistas, que el carbón situado en las inmediaciones del tubo entraba en completa combustión. Por tal razón, Pita da Veiga reunió nueva y urgente junta de oficiales, en la que se decidió por unánime consenso abrir las válvulas para anegar el casco del buque.

—¿El casco completo? Es fácil opinar a toro pasado, pero se podía haber intentado dar agua en la carbonera central solamente. Bueno, desconozco si tal acción era posible.

—Parece ser que no lo era. Se intentó anegar el casco, de forma que fuera posible volver a ponerlo a flote. Para ello, se escogió un lugar de fondo limpio y apenas cinco brazas de profundidad, inmediato a la playa y una milla escasa de distancia, al sur de la población de Santa Cruz de la Palma, donde se abría la Breña Baja. Asegurado el vapor proa a la mar, se abrieron las válvulas a tope, al tiempo que la combustión tomaba un pavoroso incremento. Pasadas las cuatro de la tarde, el comandante ordenó desembarcar en los botes de a bordo los caudales de la Real Hacienda, documentación, víveres y efectos. También el resto de la dotación pasó a tierra, cuando ya el buque quedaba inundado al completo y se observaba cómo aplicaba su quilla en el fondo.

—¿Consiguieron rescatarlo?

—Las malas condiciones de aquel puerto casi inexistente, hicieron ineficaces todas las medidas tomadas para la salvación del *Álava*. La mar, que recalaba del nordeste, lo sacudía con fuerza, hasta dejarlo destrozado por muescas en cinco días. Al menos, mientras el casco se mostraba intacto, la dotación, que se había trasladado al bergantín mercante *Amparo*, fondeado a escasa distancia del hundimiento, trabajó sin descanso para recuperar los efectos de cierto valor, incluso en los momentos que la estructura parecía quebrantarse al ciento, con peligro de que la chimenea y

palos se vinieran abajo. Y eso sucedió una hora después, aunque ningún miembro de la dotación resultara herido y dos marineros debieran ganar a nado el buque de apoyo. Bueno, creo que esto es todo y no debemos perder más tiempo en estos datos que poco…

—Por favor, Isaac, acaba de una vez la narración del Historial.

—Joder con el historiador —Isaac movía la cabeza hacia ambos lados con evidente pesar, antes de continuar con cierta desgana—. En cuanto llegó la noticia de los hechos a Santa Cruz de Tenerife, se enviaron dos goletas con los necesarios auxilios para los muchos hombres alistados en tierra. Desde Cádiz salió la *Concordia* en demanda de la isla de La Palma, mientras el vapor de guerra inglés *Speedwell* también zarpaba de Tenerife, al haberse ofrecido su comandante, míster Cottam. Este buque inglés se encargó de recoger a 685 individuos de tropa, mientras las goletas *Gravina* y *Prim* tomaban a su bordo el resto de los hombres. Fue el momento en el que tomaron parte los buzos, intentando unas acciones de salvamento imposibles. Y más aún cuando falleció uno de ellos en profundidad, con lo que los demás se tomaban la empresa con cierto recelo. Sin embargo, estos hombres, de la sección de la Capitanía General de Tenerife, consiguieron rescatar casi todas las cajas de fusiles, su artillería y algunos efectos de interés. Por último, la dotación se trasladó a la *Concordia* para su traslado a Cádiz, donde arribaron el 27 de diciembre. Y celebrado el pertinente Consejo de Guerra, se declaró absuelto de todo cargo al comandante, como suele suceder casi siempre que perdemos un buque, haya culpables o no. Bueno, historiador, ¿continuamos con nuestra empresa? Creo que hemos perdido un tiempo precioso con esta narración.

—Nunca se pierde el tiempo, cuando se conocen datos de nuestra historia. Pero, estoy de acuerdo. Prosigamos. ¿Cuál entra ahora en escena?

—De este listado de mercantes artillados, adquiridos en astilleros británicos, nos restan cuatro ejemplares solamente. Me refiero a los *Malaspina, don Antonio de Escaño, Ferrol* y *San Antonio*. Y ya de entrada puedo adelantar a la contra, que son más ligeros y apenas alcanzan las mil toneladas de desplazamiento. Poca carne para la zorra.

—Si el resto de sus características no es demasiado negativo,

podrían servir.

—Pues veamos. Te aseguro, Santiago, que estoy harto de estos cartapacios.

—Lo comprendo. Si quieres mi ayuda…

—No es necesario. Continuo con el maldito listado —Isaac regresaba al cartapacio de mayor tamaño—. El *Malaspina* presenta un desplazamiento de 990 toneladas, con lo que, en mi opinión, se mueve en el límite. Sin embargo, aparece un dato muy negativo. Tras la última comisión realizada por aguas del norte, su comandante asegura que la planta propulsora muestra una escasa fiabilidad. Y si esto lo dice quien lo manda, me parece que lo podemos borrar de nuestra lista de un plumazo.

—En efecto. ¡Joder! Parece que nos comen las moscardas sin remisión. ¿Y los tres restantes?

—Mira, Santiago, esos tres son de similares características y presentan un desplazamiento de 800 toneladas. Creo que es claramente insuficiente. Recuerda que se han de instalar algunos cañones bomberos con su munición, así como bastimentos para una comisión de larga duración. Y si su velocidad es de diez nudos, con carga aumentada se quedara en piltrafa.

—Tienes razón. Vaya una desgracia. ¿No aparece alguno más?

—De los transportes artillados, donde pensábamos encontrar la joya perdida, nada de nada. Los hemos repasado uno a uno. Por una causa u otra, ninguno se adapta a las características buscadas.

—Por los lagartos negros, que se trata de un jarro de agua fría inesperado. ¿Dónde podemos buscar ahora? Entiendo que será posible alistar algún buque de la Armada para la misión.

—Es posible que debamos realizar el trabajo al revés. Me refiero a que, en vez de artillar un buque mercante, será necesario intentar que alguna unidad de combate aparezca como un mercante.

—No parece cuestión sencilla.

—Ya lo sé, pero no queda más lana que cortar. De los mercantes artillados de hélice pasamos a otros de vela pura, que no es el caso requerido. Los remolcadores tampoco sirven, porque se trata de unidades muy difíciles de enmascarar. En fin, que hemos perdido una mañana entera sin sacar provecho alguno. Y hemos de encontrar algo o nuestro ministro entrará en humos.

—Por supuesto. ¿Has visto que hora es?

—Ya sé que es tarde y nuestras tripas suenan a desmayo, especialmente las tuyas. Mira, vayamos a tomar un almuerzo por ligero que sea, y regresemos para continuar con nuestras pesquisas. Pienso dar un repaso general al listado completo de buques de la Armada, por si nos ha quedado alguna perla suelta sin avistar.

—Lo dudo. Pero muestro mi inquebrantable acuerdo en que ataquemos un almuerzo cuanto antes. Pero que no sea muy ligero. Me comería un cochino de morro a rabo.

Sin dudarlo un segundo más, Isaac guardó los cartapacios en la balda superior del planero. Y antes de partir, solicitaba al oficial de soporte una nueva carpeta con el listado general de buques y su situación. Pero en verdad, nos encontrábamos con el ánimo a la baja, tras haber fracasado en un aspecto que considerábamos positivo y factible. Como aseguraba Isaac, sería necesario abrir el ramo para encontrar alguna flor aceptable. Sin embargo y como era habitual en mi persona, el hambre no me dejaba pensar con la debida claridad.

6. Regreso al pasado

Cuando, antes de salir para atacar el almuerzo, acudimos al gabinete del ministro para exponerle nuestros desafortunados trabajos de la mañana, Rubalcava torció el gesto a la mala con claridad. Bien es cierto, que no era hombre de los que ocultan sentimientos en careta, ni ofrecen la carta cambiada. Tras masajear su rostro durante unos pocos segundos, entró por derecho en el tema.

—Muchas esperanzas habíamos depositado en esos mercantes artillados. En verdad que lo daba por hecho. Y ahora… —parecía dudar al exponer sus siguientes palabras—. Y ahora, ¿por dónde piensan continuar?

—Pues repasando todos los buques de la Armada, señor, de la *Numancia* a las balandras de puerto —Isaac entraba con decisión, que no era momento de mostrar dudas—. Por una parte, entraremos con la torta cambiada y analizaremos qué buque de combate, con buenas condiciones de mar y características aceptables para la misión impuesta, podríamos emplear, aunque fuese necesario enmascarar estructuras. Y en último caso, nos quedaría investigar qué buque mercante de las navieras españolas podría ser útil. Pero, como dice, ha sido un jarro de agua fría, porque esos artillados de construcción británica parecían ofrecer la solución perfecta.

—¿Ninguno de esos nueve buques ofrece las condiciones buscadas? —El ministro preguntaba con dudas, como si no pudiera creer en nuestras palabras—. Parece condición difícil de creer.

—Bueno, señor —Isaac intentaba encontrar el camino seguro en su respuesta—. Algunos lo eran, pero o bien han sufrido averías importantes, o incluso se han perdido en la mar, como sucedió con el *General Álava*. También el *San Quintín*, que ya mandara

Leñanza cuatro años atrás, parecía muy aceptable. Por desgracia, fue destacado hace pocos días a la Estación Naval del Río de la Plata y, de esa forma, se perdió la paloma. En resumen, un conjunto de negativas condiciones que nos han…

—¿Ha dicho el *San Quintín*? —Rubalcava mostraba gestos de especial interés—. Pues vuelvan a investigarlo a fondo, por si cumpliera con las necesidades de la operación.

—Pero, señor, si ya debe encontrarse a miles de millas…

—¡Cojones, Isaac, a ninguna milla de distancia! Ese buque se encuentra, en estos momentos, en el puerto de Cádiz. Menos mal que este ministro se lee todos los días las novedades importantes —nos miraba con indudable desaprobación—. El comandante de ese transporte, a los dos días de salir de La Carraca en dirección al Plata, como se le había ordenado, resbaló en la escala de acceso al puente de gobierno y, al caer sobre cubierta, se abrió la cabeza. Como el galeno cifraba en su triste estado pocas esperanzas de vida, el segundo, con buen criterio, viró para regresar al puerto gaditano a la mayor velocidad. Y allí se encuentra desde el día de ayer. Por cierto, que el comandante parece moverse en sus últimos suspiros, y pocas esperanzas de vida se cifran en su estado.

Isaac y yo nos miramos, como si no creyéramos en las palabras que el ministro dictaba. Me decidí a entrar en danza.

—El *San Quintín*, señor ministro, al menos el que disfruté bajo mi mando, cumpliría las necesidades a la perfección en cuanto a capacidad de carga, velocidad, aparejo, planta de máquinas y otros detalles. Claro que, en estos cuatro últimos años, puede haber sufrido algún deterioro más o menos importante. No obstante, al haber sido construido en 1852, es un buque relativamente joven, si pensamos en las características que suele necesitar la *Cunard Line*. Pero es posible que se le haya nombrado un nuevo comandante y se disponga a salir…

—Vamos, Leñanza, que todavía mis pajarillos se mueven en orden —de nuevo empleaba un tono de voz en claro reproche—. Porque tal condición la conocería con detalle, porque soy yo quien firma los nombramientos de comandantes. Por el habitual decoro y cortesía que se debe ofrecer al comandante en el estado que sufre, se deben esperar algunos días para nombrar su relevo. Al menos, hasta que el cirujano mayor del departamento marítimo dictamine

su verdadera situación por escrito. Además, tampoco la incorporación del buque al Plata es un tema de urgencia. Se puede nombrar otra unidad sin mayores problemas. No necesitaría decirles, que nuestro asunto marca la verdadera prioridad.

Isaac y yo nos mantuvimos en silencio, mientras Rubalcava movía sus manos con inquietud. De nuevo entró a barrer tinieblas.

—Pues no perdamos tiempo, señores, que en este caso preciso se nos abre como oro de muchos quilates. Como os veo con el hambre reflejada en los rostros y para no perder ni un minuto, os invito a almorzar en mi gabinete, antes de que salgáis de estampida. Así que llamar a mi ayudante y que lo prepare todo en cosa de segundos.

—Encantados y agradecidos, señor —comentó Isaac.

Bien que celebré en mis adentros la invitación del señor ministro, porque si no deseábamos perder tiempo, habríamos almorzado en el tren del ministerio o en un restaurante cercano, que no gozaba de buenos comentarios. Por el contrario, y sin preguntarnos sobre nuestros deseos, bebimos un par de copas de un excelente jerez, siguiendo la tradición del ministro, antes de atacar una puchera de garbanzos, berzas y tropezones de grasa, que me hizo recuperar las fuerzas perdidas en escasos segundos. Y para colmar mi estado de hambre continua, de segundo plato se nos ofrecieron unas perdices toledanas escabechadas, que también ataqué con furia guerrera. Aunque Rubalcava comía a chorro de león, continuó con los comentarios.

—En cuanto estiméis que el buque cumple de forma aproximada las condiciones exigidas, necesitaréis las opiniones precisas del brigadier de ingenieros Trinidad García de Quesada, que os podrá refrendar algunas características. Este ingeniero, buen amigo personal y un profesional de cuerpo entero, fue destacado a Inglaterra hace seis o siete años, para certificar el buen estado de los nueve buques mercantes que se adquirían. Debe encontrarse al día de sus vicisitudes con bastante detalle. Hasta hace pocos meses, se encontraba destinado en el arsenal de La Carraca, y por mi mediación pasó destinado al ministerio. Se trataba de una petición personal, a causa de problemas familiares, que no podía rechazar. Una vez rematemos el almuerzo, lo haré venir a mi gabinete y, en privado, le informaré de lo que debe conocer del asunto que nos ocupa, sin entrar en la guinda.

No volvimos a intercambiar conversaciones, hasta dar carpetazo a los dulces gallegos escogidos por el ministro, otra norma en sus hábitos de mesa. Y en verdad que insuflaba ánimos observar la avidez con la que comía aquel hombre, teniendo en cuenta su avanzada edad. Pero también a los caldos dedicaba especial atención, porque degustaba cada sorbo como si se tratara de la última copa a beber en la vida. Pocos minutos antes, Rubalcava había llamado a uno de sus ayudantes, un joven teniente de navío, a quien encargó la llamada urgente para el brigadier ingeniero. Y como había decidido hablar con él en solitario, nos retiramos con discreción al gabinete de Isaac, en espera de ser llamados.

No necesitamos ser avisados por el ministro porque, unos veinte minutos después, el ingeniero se presentaba ante nosotros. Y, de entrada, me pareció un hombre agradable y de gallarda planta, con una edad estimada muy pareja a la de Rubalcava. De elevada estatura y magro de carnes, movía sus brazos y manos en lo que bien parecía un permanente nerviosismo, muy lejos de la realidad. Sin embargo, su rostro denotaba bonhomía entera, y las palabras salían de su boca con inquebrantable decisión y seguridad. Nos presentamos con la debida cortesía, al tiempo que tomaba asiento en nuestro planero. Nos ofreció una sonrisa, antes de entrar por derecho y sin recargas en el asunto.

—Soy consciente de que nada debemos comentar sobre la comisión a llevar a cabo, señores, que les conmina a buscar un buque con las características que el señor ministro me ha indicado. Pero ahora, desearía que ustedes me expusieran con detalles lo que esperan del *San Quintín*. Lo conozco bastante bien porque fue el primer mercante, de los nueve que debía seleccionar en industrias británicas. Nos fue entregado a mediados de un calurosísimo mes de julio de 1859, tras una revisión extraordinaria. Se trataba de un excelente barco de la *Cunard*, construido en el astillero *Willian Denny & Co* de Liverpool, una factoría famosa por su seriedad y buen hacer. Ya sé que lo mandó usted, Leñanza, en aquella estúpida comisión a la isla de El Hierro, más propia de descerebrados. Pero entremos en el grano sin más tardanzas, que a nada conducen. Desembuchen sin miedo. Y si rozan de costadillo alguna información muy reservada, pueden quedar tranquilos, como me ha sucedido con Rubalcava, que bien conoce de mi discreción.

—Muy bien, señor brigadier, y… y gracias adelantadas por su comprensión y colaboración —Isaac apenas dudaba al elevar sus palabras—. Necesitamos un barco que, en la distancia, no muestre estructura y características habituales en un buque de guerra. El *San Quintín* parece ofrecer la estampa deseada. Sin embargo, debemos corroborar que se encuentra en buena situación de casco, aparejo y máquinas, para acometer una comisión de mar muy importante, a gran distancia de astilleros propios y por un espacio de tiempo indeterminado que, sin embargo, podría alargarse bastantes meses. Para cumplir su misión, será imprescindible acometer algunas variaciones importantes, absolutamente necesarias. En primer lugar, con una artillería como la actual, no se podría…

—Lo comprendo. Con esas dos gonadas de doce libras y bala lisa, aunque se trate de montajes muy fiables, poco daño se puede hacer. Tengo entendido que desearían algún cañón bombero, opinión que comparto. Creo que lo ideal sería instalar dos o tres cañones bomberos lisos, del sistema Rivera de 68 libras, lo que supone un calibre de ocho pulgadas o 203,16 milímetros, como en estos días comienzan a denominarse. Precisamente, la fábrica de fundición de Trubia nos acaba de entregar veinte montajes, de los que cinco se han enviado a Cádiz. Creo que, al ser giratorios, con tres montajes, uno a proa, otro en el combés y otro a popa, ese mercante quedaría bien armado, siempre que no haya que luchar contra fragatas blindadas, claro está —el brigadier nos sonreía, como si conociera a ciencia cierta el enemigo que deberíamos batir.

—¿No perderá mucha estabilidad con esos pesos a la altura de la cubierta principal, señor? —Pregunté con seguridad.

—Ya comprobaría durante su mando la extraordinaria estabilidad que presenta el *San Quintín* contra mar de barbas blancas. Un buque que saca la proa, tras haber recibido machetazos de orden, con inmejorable gallardía. En las pruebas iniciales se comprobó que su par adrizante no podía ser mejor. Y si, además, la carga en bodegas va a ser superior a lo normal, nos ofrecerá seguridad suplementaria. De esa forma, por peso en altura no debe preocuparse. Además, entiendo que, para no ser catalogado como buque de combate en la distancia, esas piezas artilleras deberán camuflarse.

—Eso pensábamos, señor —Isaac me quitaba la voz—. Pero siempre que encontremos un sistema fácil de cubrir y descubrir, sin que esa estructura pese demasiado y no conlleve excesivo tiempo en su fabricación. El tiempo corre y nos come.

—Algo de eso me explicó el ministro. Lo que desean es tarea muy sencilla y se ha efectuado con anterioridad para algunos guardacostas. No olviden que disponemos de carpinteros extraordinarios en nuestros arsenales. Podemos emplear el sistema que llamábamos de capuchón y corredera. Si me lo permiten…

El brigadier tomó un lápiz de la caja adosada al planero, y en pocos segundos dibujaba un boceto muy fácil de comprender.

—Supongo que algo así es lo que buscan —el brigadier extendía el pliego ante nosotros—. Si empleamos el arsenal de La Carraca, donde se encuentra el buque en estos momentos, el ramo de carpinteros llevaría a cabo la faena con rapidez y fiabilidad.

—Nos ha hablado, señor, de cañones giratorios —entraba por mi parte—. Se ha demostrado que, en ocasiones, tras repetidos disparos, el armazón giratorio o la colisa puede dañarse y dejar el montaje inoperativo.

—Se superaron esas dificultades hace algunos años —el brigadier hablaba con tal seguridad, que eliminaba todas nuestras dudas de un plumazo—. El problema consistía en la debilidad de algunos materiales que se empleaban en la fundición. Pero ahora, con los elementos adquiridos en la Gran Bretaña, los rodamientos de la basada se han demostrado resistente a una elevada cantidad de disparos. No olviden que los del calibre mencionado, presentan un peso superior a los tres mil kilogramos. Si el posible enemigo es el que conjeturo en mi cabeza —volvía a sonreír—, creo que, con esos tres montajes, disparando proyectiles de alto explosivo, el fuego general puede ser muy eficaz y suficiente. Como el problema se podría presentar en los pañoles de pólvoras y explosivos, para que alberguen una elevada cantidad de munición, debido a una alargada comisión, se podrán ampliar tales espacios en las zonas de bodega libres. Claro está, alistándolas con las precauciones debidas a toda santabárbara.

—Es de esperar, señor, que se mantenga bien de máquinas, casco y aparejo —apuntó Isaac.

—He tenido conocimiento de que, antes de partir hacia el Río de

la Plata, destino que se le había asignado, se llevó a cabo en el arsenal de La Carraca una profunda revisión de todos sus sistemas. Se trata de una condición obligada, para destacarlo al lejano escenario durante dos o tres años. Sin embargo, son bastantes las variaciones que se han de llevar a cabo y escaso el tiempo disponible. Y como no hay mejor remedio, que comprobar el estado del niño en su cuna, entiendo que deberíamos partir hacia Cádiz sin perder un solo día y repasar el buque con nuestros ojos de proa a popa. Así se lo he adelantado al ministro, que ha mostrado su acuerdo. De esa forma, en cuanto les sea posible, partiremos hacia esa hermosa ciudad andaluza.

Isaac y yo nos miramos en silencio. Creo que ambos estimábamos como correctas las observaciones del ingeniero, por lo que asentimos sin dudarlo.

Tras nuestro encuentro con el brigadier ingeniero, Isaac y yo mantuvimos una alargada charla con el ministro. Debíamos concretar algunos puntos y, por gracia de los cielos, Rubalcava se prestó a solucionar nuestras preocupaciones. Una demostración más, de la importancia que concedía a la misión internacional. Pero antes de comenzar con nuestro listado de dudas, se adelantó el ministro en solución de algunas.

—Bien, creo que nuestro proyecto avanza al ritmo adecuado. He hablado a fondo con García de Quesada, y hemos coincidido en todos los puntos abordados. La instalación de los tres bomberos, giratorios, me parece una solución perfecta. Sin embargo y por petición mía expresa, va a comprobar que disponemos de algunas ametralladoras con la necesaria fiabilidad, arma que podría ser muy útil en ataques contra piratas a corta distancia. Ya veo su cara —me señalaba con la mirada—, Leñanza. Opina que esa pareja de ametralladoras de la casa *Nordenfelt*, del calibre de 25 mm., fallaba en demasía. Quesada me ha asegurado, como he escuchado en corrillos, que las nuevas *Nordenfelt* entregadas, del mismo calibre, presentan una muy elevada fiabilidad y un ritmo de fuego superior. Hagan las pruebas que estimen pertinentes en la batería doctrinal del arsenal, una vez se encuentren en Cádiz.

El ministro, de acuerdo con sus modos habituales, leyó de la pequeña octava que disponía en la mano, antes de continuar.

—Por otra parte, supongo, Leñanza, que le preocupará su nombramiento. El cirujano mayor del departamento gaditano ha emitido su informe, en el que le concede al comandante actual del *San Quintín* solamente unos pocos días de vida. De esa forma, voy a firmar de inmediato su nombramiento como comandante del buque escogido. Es posible que estimen, la necesidad de esperar para comprobar algunos detalles. Por mi parte, estoy convencido de que emplearemos ese buque en nuestra secreta comisión.

—Se lo agradezco, señor ministro.

—Nada de agradecimientos, Leñanza, que le cae sobre los hombros una losa de quintales. Cambiando el tema, me pareció perfecta la idea de García de Quesada, para que se trasladen en grupo a Cádiz cuanto antes. Le concedo toda mi confianza. Pocos ingenieros conocerán esos buques como él. Oigan a los responsables de los diferentes ramos, repasen personalmente el estado del buque a la pulgada y que se lleven a cabo las reparaciones o mejoras que entiendan necesarias. También la inmediata instalación de los tres montajes, lo que no debe ser tarea complicada, aunque sí precisa y, por desgracia, de lenta ejecución. Sin olvidar la fabricación de esos capuchones de enmascaramiento. Como ya le comenté, Leñanza, nada más tomar el mando comprobará el personal de su dotación y elevará el listado de relevos que estime oportunos, sin medida ni favores. Pocas veces se manda un buque, escogiendo hasta el último paje de escoba —me dedicó una afable sonrisa—. No se olvide de la sección de fusileros, un arma fundamental, llegado el momento de combate cercano, si se produce. Me han dicho que, con un par de docenas de hombres veteranos y bien adiestrados, será suficiente. Sin olvidar, que deben escoger el fusil de más garantías que se encuentre en el mercado. Alarguen su inspección a los que emplea el Ejército. Y que esos hombres se entrenen en la función con las nuevas armas. Teniendo en cuenta que la dotación actual se eleva de los 80 a 90 hombres, el aumento será notable. Significará un importante incremento en las raciones a embarcar y la aguada necesaria. Todo ello sin olvidar, que debe incorporar una elevada cantidad de alimentos de salud. No nos podemos permitir un solo caso de escorbuto, como le ha sucedido a la escuadra del Pacífico y que usted, Leñanza, sufrió en carnes propias.

—En efecto, señor. Muchos hombres cayeron por esa maldita

peste de la mar.

—Con las nuevas condiciones, tras llevar a cabo las necesarias variaciones, es posible que no se puedan alcanzar esos 12,3 nudos de velocidad máxima, sin apoyo del aparejo. Deberán comprobarlo. También ha de tenerse en cuenta el aumento del calado, una vez con cargo de carbón, víveres, aguada y hombres con su armamento elevados. En fin, me parece que no se me ocurre nada más, señores. ¿Y a ustedes?

Esperé unos pocos segundos, por si Isaac deseaba entrar en faena. Sin embargo, me dirigió su mirada, como si deseara conceder vía libre a mis ideas. Y así lo hice sin dudarlo.

—En primer lugar, señor ministro, pienso en los botes. Por fortuna y como es habitual en los buques de la *Cunard Line*, el *San Quintín* dispone de seis botes, embarcaciones de una gran fortaleza y con más de siete metros de eslora. Todos ellos con diez bogas utilizables. También dispone de una canoa de parecida eslora, muy maniobrera. Sin embargo y por desgracia, pensando en un combate cercano a cara de perro, ninguno de ellos se encuentra armado, condición que se podría corregir.

—Muestro mi acuerdo. ¿En qué armamento piensa?

—En una ametralladora para cada uno de los seis botes, señor. Todo ello, si es acorde con las dimensiones y peso del arma que se escoja, así como el necesario anclaje portátil. También sería importante disponer de fusiles para los hombres alistados a la boga. De todas formas, esta medida, como tantas otras, deberemos tomarlas *in situ* y una vez analizados pros y contras.

—De acuerdo. ¿Algo más?

—Pues pienso, señor, en construir un aljibe más. Es muy posible que los seis disponibles, no contengan la aguada suficiente para unos 110 hombres aproximadamente de dotación, y largos periodos de navegación en la mar. Sería muy negativo entrar en racionamientos de agua. También es de tener en cuenta el aparejo. Para una comisión de tiempo indefinido o muy alargada, necesitaríamos más velas de respeto, escasas en algunas como mayores, juanetes, escandalosas, foques y trinquetillas. Recuerdo que el pañol de velas es muy amplio y tendrían cabida algunas piezas más de repuesto. En cuanto al carbón, teniendo en cuenta los ensacados, supera ligeramente las seiscientas toneladas. A potencia

máxima de máquinas, dispone de combustible para unos veinte días. Sin embargo, a potencia económica se eleva a distancias muy considerables, una autonomía cercana a media circunnavegación.

—Muestro mi acuerdo en todas las medidas que propone, si llegan a esa decisión, una vez comprobado el estado real del buque. ¿Algo más?

—Un aspecto muy importante, señor —entraba de nuevo con revuelo de pensamientos—. Será fundamental el apoyo que recibamos de las autoridades. De forma especial, a las que debamos solicitar auxilios de cualquier clase.

—Ya lo había pensado y durante mucho tiempo, por ser un aspecto de la mayor importancia. He decidido el listón que divide los que deben o pueden conocer un elevado porcentaje de los detalles de esta comisión secreta. Y aunque poco me guste, creo que capitanes generales y comandantes generales de los arsenales deben recibir la información. Estoy escribiendo una amplia nota informativa para ellos. En el departamento marítimo de Cádiz todo será más sencillo, al encontrarse su padre, Leñanza, como capitán general. También el mando del arsenal, jefe de escuadra Martín Palancares, es un excelente jefe y cumplirá mis órdenes al punto y sin dudarlo. Por otra parte, si no se tuerce alguna obra, es muy posible que todo pueda ser solucionado en el arsenal de La Carraca. Tan sólo deberán decidir, si es aconsejable pintar el buque de blanco en el arsenal gaditano, o emplear algún varadero de segunda que no se encuentre muy lejano. Toda la documentación les será entregada en el momento que se despidan de mí. Por cierto, ¿Cuándo piensan salir hacia el Sur?

—Pensábamos hacerlo en el día de mañana, señor —me mantenía entrado en escena—. Sin embargo, el brigadier ingeniero nos ha pedido un plazo de veinticuatro horas por motivos personales. Lo aprovecharemos para documentarnos un poco más. Por mi parte, leeré los partes de comisión elevados por los comandantes del *San Quintín*, posteriores a mi mando.

—Me parece una buena idea, aunque los comandantes suelan mentir en esos partes con demasiada periodicidad. En ese caso, preparen todo y mañana por la tarde acudan a despedirse. Aunque parezca que disponemos de mucho tiempo, una vez se metan en faena de trabajos en el arsenal, los días y semanas volarán como por

encanto.

—Somos conscientes de ello, señor —remató Isaac, al tiempo que se elevada de su sillón para iniciar nuestra salida del gabinete.

Una vez de regreso a la sala de trabajo de mi compañero de fatigas, Isaac elevó una sonrisa.

—Creo que hemos superado la primera descarga contra la cara, aunque es posible que recibamos otras en los próximos días. Bien sabe Dios, que mucho siento lo sucedido al comandante del *San Quintín*, teniente de navío Andrés Ortuondo, pero ha sido una perdigonada de suerte para nuestra empresa. Que Dios lo acoja en su seno.

—Que así sea. Ojalá que se encuentre soltero. De esa forma, menos gente sufrirá la pérdida.

—Tienes razón.

Continuamos trabajando, sin apartar la mirada del transporte artillado *San Quintín* y sus características. Pensé de forma repetida, en las vueltas y revueltas que la vida nos ofrece. Jamás habría pensado que, ascendido al empleo de capitán de fragata, mandaría de nuevo ese querido buque, al que suponía entrado en definitivo desguace. Por otra parte, me alegraba pensar en que todas las variaciones, en principio, se diligenciaran en el arsenal de La Carraca. De esa forma, podría mantenerme al lado de Mencía durante algunos meses, antes de deber abandonarla de nuevo. Y una vez más, en comisión de mar con una duración indeterminada.

7. Traslado a Cádiz

De acuerdo con los planes trazados por el brigadier ingeniero Trinidad García de Quesada, al mando de la expedición, partimos del edificio del ministerio de Marina con las primeras horas de la mañana. Lo hacíamos en uno de los carruajes que llamaban *de candeleros*, generosamente marcado por el señor ministro para nuestra comodidad. Por tal razón, había despachado en avanzada al cochero Sebastián, en compañía de mi inseparable criado Ricardo, en la tarde anterior.

Había dormido poco y mal en aquella noche previa a encarar la misión impuesta. Entre pensamientos cruzados a la negra, estimaba que tan alargado viaje con un brigadier al que muy poco conocíamos, podía presentarse tedioso sin límite. Soñaba con encontrarme en la calle gaditana de la Amargura, y que aquel viaje hubiese sido coronado sin problemas. No obstante, y por gracia de los dioses, el brigadier resultó ser un hombre de muy extensa cultura, charla amena y lengua en permanente movimiento, además de un sentido del humor cerrado pero muy atractivo.

En cada zona del camino, el brigadier nos explicaba la orografía, piezas de caza a batir, así como los bandoleros que por aquellas tierras habían sembrado el pánico años atrás. Y era tan detallado en sus explicaciones, que acabé por temer una inminente acometida de aquellos seculares asesinos en cualquier momento. Aunque, por aquellos días, se tratara de situación muy esporádica llegar a sufrir ataques de piratas terrestres, que así se podían denominar sin error, tanto el cochero como el landón de compaña mostraban sus armas largas a la vista. Pero también nosotros disponíamos de armamento propio, que nunca sobra en tales circunstancias. En mi caso, portaba aquella pistola que la viuda del capitán de la fragata *Andorinha*,

canalla sin medida, le regalara a mi abuelo Santiago en agradecimiento durante el tornaviaje a la Península desde el mar de las Indias. Se trataba de una maravillosa pistola de duelo, un producto de la más perfecta arcabucería inglesa. Además de su incomparable manufactura, adornaba la empuñadura con roderas de oro e incrustaciones de marfil, que formaban dibujos de ciervos al salto. Pero el detalle principal era su magnífica puntería y seguro funcionamiento.

Como les decía, aquellas dos jornadas de viaje, que tomamos sin prisas, se nos pasaron en un suspiro. Y mucho colaboraba a la empresa el magnífico tiempo que se nos concedió, con cielos despejados, vientos agradables y piso firme. Aunque portábamos las raciones propias de la Armada para viajes, comida a la brasa y frascas de un tinto muy generoso, decidimos hacer parada y fonda en dos ocasiones. En cuanto a la conversación mantenida, tan sólo Isaac consiguió meter baza en un par de ocasiones, pero de muy corta duración. Y, por último, nuestro acompañante nos comunicó que, diez años atrás, había escrito y publicado una concienzuda obra sobre la inseguridad y peligro del bandolerismo en aquellos caminos, que conectaban la corte con las Andalucías, a lo largo de su historia. Quedó en enviarnos un ejemplar en la primera oportunidad, aunque estaba convencido de que su contenido nos había sido expuesto por derecho y revés durante muchas horas de parla.

Por fin, apagadas las luces de la tercera jornada, el carruaje me dejaba ante el portón del palacete familiar en la calle de la Amargura, tras haber depositado con anterioridad a los dos jefes en sus respectivos domicilios. Les ofrecí nuestro hogar con sinceridad. Sin embargo, ambos preferían visitar a las familias propias, aunque Isaac debiera recorrer un buen trecho hasta alcanzar el Puerto de Santa María, para abrazar a sus padres, ancianos con buena salud, y un par de hermanas.

Cuando Mencía comprobó la inesperada presencia del ser querido, se lanzó con extraordinaria rapidez contra mi pecho, hasta quedar incrustada entre los brazos. Aunque la separación había sido de unos pocos días, parecía que llegaba desde las aguas del mar del Sur. Pero estaba seguro de que la pobre se temía una alargada separación, sin previo aviso, parecida a la anterior. Como de

costumbre, mi hijo Currito tiraba de mis faldones para reclamar su parte de cariño, que le dediqué sin dudarlo.

Una vez tranquilizadas las aguas, pude enfrentarme con mis padres. Pero de forma muy especial, deseaba charlar con mi progenitor en reservado medido. Y así lo comprendió con rapidez, para solicitar mi auxilio en su gabinete. Una vez a solas y sentados ante su mesa con un clarete dulzón de Madeira en las manos, me lanzó a la cara su decidida recomendación.

—Por favor, Santiago, no me digas nada que yo no deba escuchar.

—No se preocupe por ese particular apartado, padre. El ministro ha decidido que tanto el capitán general del departamento como el comandante general del arsenal, se encuentren al día de los planes, para facilitar las obras a sufrir por el buque seleccionado. Mañana por la mañana nos presentaremos ante vos el brigadier ingeniero García de Quesada, Isaac y yo, para exponerle al detalle la elección de buque y reformas necesarias a llevar a cabo. Sin embargo y si muestra su acuerdo, me gustaría adelantarle los detalles principales.

—Me extraña que Rubalcava haya bajado el listón de los que deben encontrarse enterados de la misión. De todas formas, lo comprendo y aplaudo porque facilitará los auxilios. Entiendo que el buque seleccionado se encuentra en Cádiz o en su arsenal.

—Así es, padre. Supongo que le sorprenderá tanto como a mí, pero el buque escogido ha sido el transporte artillado *San Quintín*.

—¿EL *San Quintín*? —Mostraba a las claras su sorpresa—. Ha llegado hace pocos días con su comandante listo para entregar el alma. Eso significa que vas a mandar un buque en segunda vuelta, una situación un tanto extraña. Bueno, mucho te gustará, si la misión es la que imagino. Vamos, cuéntame los datos principales y deja alguno para que lo reciba mañana de Quesada.

Con la necesaria lentitud, expuse a mi padre los detalles que habíamos atravesado Isaac y yo para seleccionar el buque, la sorpresa final al tener conocimiento del accidente sufrido por su comandante, así como las obras de acondicionamiento que estimábamos necesarias. Mi padre necesitó de bastantes segundos para contestar, como si pensara con detalle lo que se nos venía encima.

—Y has de encontrarte en Fortaleza del 10 al 15 del mes de

julio. Coincido con Rubalcava, en que no se trata de un excesivo tiempo. Debes pensar en acomodar el buque a las operaciones previstas. Muestro mi acuerdo en que las obras, alistamiento y variaciones de importancia hayan de tomarse con mano rápida. Pero ya lo pensaré esta noche, que mucho tardo en entrar en sueños, por si se me ocurre algún detalle en el que no hayáis caído todavía. Todo corre en este asunto a demasiada velocidad, aunque los periodos impuestos así lo aconsejen. Sin embargo y ya de entrada, estimo que alistar un nuevo aljibe no parece medida muy adecuada. En primer lugar, con los seis aljibes existentes, dispondrás de una aguada suficiente para noventa días, pensando en un equipaje[3] de noventa hombres. Con los nuevos embarques, es posible que la estima baje a ochenta días, aunque creo que el número estimado para la dotación se esgrime ligeramente a la baja, y el número debería aumentar. Pero con lo que has contado, en ningún momento navegaréis por zonas en las que no os sea posible refrescar la aguada. Y fabricar un nuevo aljibe en la bodega de popa sería muy laborioso, especialmente en cuanto a las conexiones. Bueno, mañana lo comentaremos con detalle. El resto me parece adecuado. Recuerda que el arsenal de La Carraca dispone de excelente personal en los ramos de carpinteros y artillería. La instalación de los tres bomberos se presentará como la madre fundamental. Como os comentó Rubalcava, nos han llegado cinco montajes giratorios, perfectos para vuestra misión. Y aunque ya se encontraban nominados para algunos buques, se apartarán tres para el *San Quintín*, como es fácil comprender.

—Muy bien, padre. Soy consciente de que se nos viene encima un trabajo de lomos duros y cuarenta horas al día. Porque sin perder un minuto, al mismo tiempo debo dedicarme a seleccionar la dotación, aunque espero dejar bastante del personal encuadrado en el día de hoy. Sería fundamental mantener al segundo comandante, si cumple con los requisitos…

—Lo conozco porque se presentó a mi autoridad hace tres días y charlamos un largo rato. Se trata de un alférez de navío veterano, cuyo nombre no recuerdo, aunque su primer apellido puede que fuera Torres. Parece un joven despierto y capaz de tomar medidas con la debida rapidez. Su actuación a partir del momento del accidente de su comandante ha sido la propia en un oficial

experimentado y con decisión. Es posible que una buena solución sería dejar a este oficial a bordo, pero nombrar como segundo a un teniente de navío en el que confíes plenamente. Eso se me ocurre a vuelo rápido. Debes tener presente, que en plena operación y si, Dios no lo quiera, tuvieras que dejar el mando, sería bueno que un oficial de garantía se encontrara a tu lado.

—Creo que acierta plenamente, padre. Así, a botepronto, siento que el primo Pablo no haya regresado todavía con la fragata *Numancia*. Se ha convertido en un oficial con experiencia y ha navegado por las zonas de actuación.

—Tienes razón, pero la fragata *Numancia* no regresará a la Península hasta dentro de bastantes meses. Sin embargo, no creo que encuentres problemas para seleccionar un teniente de navío, en quien confíes plenamente.

—No me preocupa ese detalle. Sé de algunos que cumplirían a la perfección y quedarían muy agradecidos. Espero que no se encuentren mandando. Otra cosa, padre. Aunque el brigadier ingeniero me tranquilizó en ese particular aspecto, me preocupa que, con los tres bomberos instalados a la altura de la cubierta madre, no llamen a la mala en cuanto a la necesaria estabilidad.

—He navegado en esos buques solamente un par de días. Pero coincido con Quesada en que no sufrirás problemas en ese particular aspecto. Esos buques están diseñados para embarcar una carga muy superior a la que, normalmente, almacenan a bordo como unidades de la Armada. Y tres cañones, más unos cuantos hombres y añadido de víveres, munición y carbón no deben trazar la curva hacia abajo en peligro. Como te decía, en carpinteros y condestables La Carraca es un ejemplo a seguir por todos. Los enmascaramientos para los tres montajes artilleros se ejecutarán a la perfección y con rapidez. Lo que más tiempo nos llevará es instalar los tres bomberos en el sitio adecuado, y con la necesaria precisión. De forma especial la pista de rodamiento. Si Quesada lo estima oportuno, solicitaremos auxilio al ramo de ingenieros, en busca de alguno especializado en pesos muertos.

—¿Cree que llegaremos a tiempo para cumplir el calendario trazado?

—Si el comandante del arsenal aprieta y yo, al mismo tiempo, le aprieto con garfios al fuego, que lo haré, es muy posible que tu

buque se encuentre listo de cuadernas en la primera quincena del mes de junio. A continuación, necesitaremos unos diez días de pruebas y, si todo se mueve en acuerdo, ¡vientos propicios y buena mar!

—Gracias por vuestros ánimos, padre. Le aseguro que lo necesitaba.

—Lo imagino perfectamente. Pero te aseguro que me cambiaría por ti ahora mismo. Con mucho gusto abandonaría la poltrona del departamento, y embarcaría en el *San Quintín* con el mar de la China en la cabeza. Eres un hombre de suerte, hijo mío.

—Sufro al pensar en que deberé despedirme de Mencía una vez más. Mucho sufrirá la pobre.

—Deberás mentirle a conciencia y con la necesaria convicción, como hemos hecho todos los oficiales de la Armada, especialmente al principio de nuestros matrimonios. Asegúrale que se trata de una sencilla comisión a las islas Canarias y regreso. Ya la calmaremos en casa, conforme pase el tiempo. De todas formas, esta comisión puede llevarse a cabo con mayor rapidez de lo que podemos pensar. Claro que todo depende de que os sea posible descargar el mazazo definitivo cuanto antes. Además de destrozar la mayor parte de los champanes piratas, será de enorme prioridad y un necesario ejemplo, que apreséis un elevado número de piratas amarillos y que sean colgados a la vista de familiares, amigos o colegas camuflados. En ese particular aspecto, son muy hábiles y eficaces los británicos. Y ahí aparece una de las muchas cuestiones que deberéis concertar en la primera o siguientes reuniones. Me refiero al código de justicia a emplear, llegado el momento.

—También he pensado en ello, padre. Son muchos los puntos que deberemos dejar bien aclarados desde el primer momento.

—Estoy de acuerdo. Pero ahora debemos descansar, que mañana nos espera un día largo.

—Muy bien, padre.

De esta forma dimos carpetazo a una charla que cayó sobre mis hombros como dulces de miel. Mencía se encontraba eufórica y no fue tarea sencilla entrar en sueños con la rapidez necesaria. Pero nada podía negarle. En primer lugar, porque la amaba sin posible medida. Sin olvidar que, de nuevo, la dejaría en soledad. En fin, una vez más, cosas de la mar y de sus hombres.

Cuando, con denodado esfuerzo, conseguí responder a la llamada de Ricardo, disfruté al comprobar que Mencía dormía como una niña bendita. Procuré no despertarla, porque apenas había amanecido. Una vez con la uniformidad en regla, ordené al cochero dirigirnos hacia el Puerto de Santa María, para recoger a Isaac. Y con mi buen amigo a bordo, varié la orden para tomar la dirección hacia la ciudad de San Fernando, villa marinera de pies a cabeza. Sin embargo, una vez más, despotricaba en tripas al comprobar el nombre del rey felón acoplado a la querida ciudad, denominada durante siglos como Real Isla de León. No comprendía como no se regresaba a la noble y bella apelación.

Con el brigadier Quesada, habíamos quedado en la sala de recibo del capitán general, pocos minutos antes de la hora marcada para la presentación oficial y reunión posterior. No fue necesario recogerlo con el carruaje, por residir en casa de su hermano, capitán de navío, situada a escasos metros de Capitanía. Cuando, por fin, accedimos al salón de ayudantes, comprobamos que ya nuestro parlanchín ingeniero se encontraba en animada charla con uno de ellos. Al observar el gesto de paciencia del capitán de navío con cordones al hombro, supuse que se encontraría con el cerebro medio estragado, mientras escuchaba con la necesaria atención y detalle la historia de los bandoleros andaluces.

Isaac y yo nos presentamos con la debida diligencia, para tomar asiento a continuación, en espera de ser recibidos por mi padre. Sin embargo, poco después llamaba nuestra atención la inesperada presencia del comandante general del arsenal de La Carraca. Según nos comentó un ayudante, había sido convocado por el capitán general a la reunión. Pensé que se trataba de buena medida, aquella de tratar a fondo los asuntos que nos apuraban, sin necesidad de repetirlos poco después en el gabinete del jefe de escuadra Martín Palancares. Y con escasa espera, a las nueve en punto, siguiendo la norma habitual de mi padre, se nos recibía directamente en su sala de trabajo. Y tomó la palabra sin perder un segundo.

—Bien, señores, les supongo al día y con suficiente detalle del asunto que hemos de tratar. Y no olvidemos en ningún momento, la importancia que a esta misión le concede el señor ministro y el propio Presidente del Gobierno, razones de sobra para clavar cuernos en el empeño, si fuese necesario. El comandante general del

arsenal ha leído la misiva del general Rubalcava, así como otra nota escrita de mi mano, ampliando algunos detalles. Pero si saltan dudas sobre el tapete, que aparecerán, ya las resolveremos de cara.

Mi padre hablaba con su habitual seguridad. Y sin dejar que nadie tomara la palabra, continuaba con el sentido central del asunto.

—En primer lugar, debemos tener presente que el buque escogido debe quedar listo, para efectuar la comisión requerida en los primeros días de junio. De esa forma, dispondría de una o dos semanas para las pruebas de casco, aparejo, máquinas y, especialmente, artillería. Pero en primer lugar y aunque se trate de una firme suposición, hemos de comprobar que el mercante artillado *San Quintín* se ajusta a la misión sin mermas de alcance. El general Palancares —ahora se dirigía a Isaac y a mí—, ejecutará las medidas necesarias para dirigir una posterior reunión en su gabinete con los jefes de los ramos afectados.

—Ya he dado los avisos pertinentes, antes de salir hacia aquí, señor.

—De acuerdo. Entiendo que, de las variaciones planeadas por los dos oficiales, gran parte de ellas son de sencilla ejecución. Como les decía, debemos empeñar el máximo esfuerzo en la instalación de los tres cañones bomberos, tras haber sido desembarcadas las dos gonadas que luce hasta el momento. Y también la correcta situación de las ametralladoras que han precisado en su informe los oficiales presentes, aunque se trate de ejecución más sencilla. Pero una vez se haya comprobado su fiabilidad máxima, sin obturaciones o atascos excesivos. Me refiero, tanto a las que deben ser instaladas en firme a bordo del buque, como sopesar la posibilidad de que se incorporen en los botes. En segundo término, aparecen las necesidades de personal, un aspecto muy importante. El comandante, cuyo nombramiento espero para hoy mismo, tomará personalmente tan importante encomienda de su mano. Y me refiero especialmente a las variaciones e incorporaciones en la dotación. El aspecto de la sección de fusileros queda de mi parte. Hablaré con los mandos de Infantería de Marina, para establecer el número adecuado y que se escoja al personal más cualificado. Creo que pensaban en una sección, ¿no es así?

—Así es en principio, señor general —mediaba Isaac—. Pero se

trata de un brindis al sol esa aproximación de dos docenas de hombres, porque desconocemos el número ideal de fusileros que se deberían embarcar, teniendo en cuenta el posible enfrentamiento cercano con un elevado número de piratas amarillos.

—Estimo, señor, que sería conveniente embarcar treinta fusileros de la compañía asignada al arsenal —entraba Palancares —. Se escogerán a los mejores tiradores, por supuesto.

—En principio, me parece correcto. Pero no olvidemos, que cada alma en aumento a bordo supone el embarque de más alimentos y mayor consumo de agua, así como un peso adicional. Además, entiendo que los hombres de la dotación también podrán emplearse en esa faena, llegado el momento. Esos soldados de Infantería de Marina, así como los propios de la dotación, una vez seleccionados, deberán ejercitarse noche y día, con los nuevos fusiles que se les suministren, encomienda que encargo al jefe de escuadra Palancares. Sobre la utilidad de las ametralladoras Nordenfelt del calibre 25, recién entregadas a la Armada, confieso mi desconocimiento de sus cualidades y eficiencia. Según dicen, mejoran en mucho las cualidades en comparación con sus hermanas. Y de forma especial, en cuanto a su fiabilidad.

—Le confirmo que han mejorado mucho, señor —afirmaba Palancares—. La pasada semana efectuamos algunas pruebas y ninguna se encasquilló ni forzó humo. Parece que se puede confiar en ellas.

—También había pensado, señor —alzaba la voz por primera vez—, que los condestables, cabos de cañón y artilleros preferentes se adiestraran con el resto de sus hombres en la batería doctrinal del arsenal. Me refiero a entrenamiento en frío, aumentando por pasos hasta finalizar efectuando fuego real.

—Me parece correcto, pero ahí nos encontramos con el problema de conseguir montajes de similares condiciones — Palancares exponía sus opiniones con seguridad—. Al arsenal han llegado desde Trubia cinco montajes giratorios que, en principio, se encontraban asignados a unidades con nombres y apellidos. Pero con el permiso del señor general, apartaremos los tres de mejores líneas para su instalación en el buque, mientras la pareja restante podría ser instalada de forma provisional en la batería doctrinal, para adiestramiento de los artilleros.

—Me parece una idea perfecta —dictaba mi padre, a la vez que asentía con la cabeza—. Pero han de tener en cuenta, señores, que debemos comenzar los trabajos hoy mismo. Si se me adelanta, como esperamos, que en *La Gaceta* de hoy aparece el nombramiento del capitán de fragata Leñanza como comandante del *San Quintín*, con las primeras horas de mañana se llevará a cabo la preceptiva ceremonia. Por cierto, que no les he comentado una desafortunada noticia. Anoche murió el teniente de navío Andrés Ortuondo, tras una penosa agonía. Dios lo tenga en su gloria. Pero de esta forma, no será necesario su oficial desembarco, sino el nombramiento directo del nuevo mando. ¿Cuándo ha dispuesto esas reuniones de las que hablaba, general? Ahora se dirigía al comandante general del arsenal.

—Los jefes de los ramos afectados deben encontrarse listos para recibir llamada a partir de este momento, con inmediata asistencia a mi gabinete. Si lo entienden adecuado, comenzaría con una reunión con los principales responsables de los talleres de cañones, capitaneados por el capitán de navío ingeniero Ignacio Orenes. Y a continuación con los carpinteros, que deben diseñar los enmascaramientos.

—Orenes me parece un profesional de cuerpo entero, señores, y perfecto para la misión que hemos de encarar —nuestro brigadier hablaba por primera vez, pero sin titubear un solo segundo—. Creo que pocos lo superan en cuanto a conocimientos artilleros y, de forma especial, sobre esos nuevos cañones giratorios. Si le parece bien, señor general, asistiré a todas las reuniones.

—Por supuesto, brigadier. Usted es el alma de este entuerto —mi padre intentaba remediar, que no se le hubiese tenido en cuenta hasta el momento—. El hecho de que el ministro confíe en usted es condición más que suficiente. ¿Qué opina de lo expuesto hasta el momento?

—Le agradezco sus palabras, señor general —Quesada sonreía, feliz—. Muestro mi acuerdo con todo lo hablado hasta ahora. Solamente dudo de la posibilidad de que una ametralladora Nordenfelt de 25 sea instalada en cada bote. Se trata de un arma de un peso más elevado que el modelo anterior, y puede perjudicar con facilidad la estabilidad de esas pequeñas embarcaciones. Además, para el concreto caso que nos ocupa, los botes correrían un grave

peligro en el agua entre los piratas chinos. Más bien, los dejaría a bordo, listos para su arriado, por si fuera necesario su posterior uso.

—Es muy posible que tenga razón, Quesada. Pero de todo lo que hemos hablado, llevaremos a cabo las pruebas pertinentes, que nos darán o quitarán razón. Por desgracia, nos encontramos en los albores de esta empresa.

De pronto, como si un duende hubiese atravesado en vuelo el gabinete de mi padre, todos quedamos en profundo silencio, una situación bastante incómoda. Por mi parte, pensaba en un asunto que deseaba exponer, y no lo dudé un momento.

—Señor general —me dirigía a mi padre—, ¿a quién deberé elevar las solicitudes de embarco y desembarco?

—El comandante general del arsenal se encargará de ese aspecto, por mi delegación. ¿Le parece bien, Palancares?

—Por supuesto, señor. El capitán de fragata Leñanza va a disfrutar de una tremenda suerte, porque no se le negará ninguna de sus peticiones —Palancares se dirigía a mí con una amplia sonrisa.

—Pues lo agradezco mucho por adelantado, señor general.

—Bien, señores, creo que hemos llegado a un punto muerto —mi padre, como de costumbre, entraba al grano gordo—. Poco más podemos hacer desde este gabinete. Palancares, que comiencen esas reuniones sectoriales bajo sus faldas. Y me gustaría recibir un preciso informe en la tarde de cada día de los temas abordados.

—Así se hará, señor, no lo dude.

—Pues al toro por los cuernos. Doy por finalizada esta reunión y que los oficiales presentes acompañen al comandante general del arsenal, para comenzar la faena en serio.

Todos asentimos con la cabeza en silencio, al tiempo que abandonábamos nuestros asientos. Mi padre, con especial deferencia, nos acompañó hasta la puerta de su gabinete, tras mostrarnos efusivas muestras de cooperación.

Comprendí que, en aquellos momentos, comenzaba mi verdadero trabajo, que no era poco ni de escasa monta. Regresaría a mi antiguo y querido buque, el *San Quintín*, allí donde se había trazado un importante capítulo de mi vida.

8. EL VAPOR *DOÑA MENCÍA*

Siempre recordaré las semanas siguientes, en las que debimos preparar el transporte artillado *San Quintín*, para tomar parte en la operación internacional por aguas del mar de la China. Días de sudor y sangre en pipas largas, sin posible pausa. Y bien sabe la Santa Patrona, que se inflamaba mi pecho en sano orgullo, al repetir una y otra vez, que sería yo el representante de la Real Armada y, por lo tanto, de España, en aquella importante misión de guerra, ceñida a tantas leguas de nuestros hogares.

Sin embargo, he de comenzar con mi toma de mando, la segunda vez que, por orden de Su Majestad Católica, se me entregaban las riendas de aquel inolvidable buque. Una vez preparados a bordo, al toque de corneta en salva de gracia, formaba a la carrera toda la dotación en sus puestos de honor, momento en el que se podía comprobar la escasez de nuestro personal. Tras unos minutos de silencio y con la guardia de armas compuesta por seis soldados de Infantería de Marina y su cabo de varas, el teniente de navío ayudante del jefe de armamentos del arsenal, brigadier Javier Losada, que presidía la ceremonia por delegación del comandante general, daba lectura a la Real Orden, por la que Su Majestad la Reina doña Isabel Segunda me nombraba como comandante del transporte de vapor de hélice artillado de la Real Armada nombrado *San Quintín*. Y de nuevo sentí la piel cuajada en erizos cuando, tras la lectura de los datos oficiales por el teniente de navío ayudante, el brigadier Losada remataba sus palabras con impresionante energía, para recordar la imprescindible obligatoriedad de que el señor comandante fuera obedecido por todos a bordo, salvo peligro de recibir la máxima pena que se marca en el código de justicia militar. Y, por último, elevó un ¡Viva la Reina!, que resonó como

cañonazo y acabó por lanzar el ritmo de mi corazón hasta la cima de los cielos. A continuación, el segundo comandante y comandante interino por sucesión en el mando, alférez de navío Manuel María Ponce de León y Argenta, me entregaba el bastón característico que simbolizaba mi acceso a ser el dueño y señor de todas las almas estibadas a bordo.

Por aquellos días, muchos amigos y compañeros habían repetido en diversas ocasiones, que la flor de la suerte se había pegado con gacheta dura a mi trasero, desde el momento de sentar plaza en la Real Compañía. Y bien sabe Dios que así lo parecía, si olvidamos algunos momentos amargos de mi carrera, de esos que siempre surgen, aunque pronto se olviden o se muden al color de las rosas. Por ejemplo, en el último año, a bordo de la fragata *Resolución*, habíamos vivido situaciones que parecían abocarnos a un irremediable hundimiento, con inevitable pérdida de todos sus hombres. Todavía me temblaban los pensamientos, al recordar la pérdida de nuestro timón, durante un temporal sufrido a la altura del cabo de Hornos. Y nuestro buque se veía sometido a los caprichos de vientos, corrientes y mareas, sin que pudiéramos decidir en una miserable cuarta el rumbo a tomar. Sin embargo, por suerte más propia de santeros embozados, libramos la isla de Los Estados a la buena de Dios, para acabar fondeando en la isla de los Leones Marinos, como si una bandada de ángeles blancos nos hubiera depositado con prendas de gasa. Posteriormente, desde Port Stanley llegaba hasta nosotros el vapor británico *Spiteful*, que nos remolcaba hacia el puerto principal de las Malvinas. En fin, suerte, suerte y más suerte.

Las penalidades de la *Resolución* habían terminado felizmente con nuestra llegada al puerto de Cartagena, donde desembarcaba con dos meses de licencia en libreta. Y cuando me encontraba a punto de cumplir dicho periodo de felicidad extrema con la familia, se me requería por el señor ministro en persona para comandar el buque seleccionado, y tomar parte en una empresa internacional de tamaña importancia. Por tales razones, no podía negar que la flor se había adherido a mi cuerpo con remaches al fuego.

La suerte a favor continuó amparando mi vida a bordo del *San Quintín*, como si se tratara de condición impuesta desde los cielos. En primer lugar, debía agradecer a la Santa Patrona, que me

hubiese caído en suerte aquel segundo comandante, joven de años, pero veterano como pocos en su afán diario, así como leal y honesto hasta cubrir lindes. Se trataba de un corpulento mozo catalán, natural de Tarragona, aderezado con cabello rojizo y multitud de pecas en el rostro. Su vozarrón no encajaba con la beatitud de su cara y los pocos años vividos. Nuestra primera conversación me dejó con la mayor satisfacción que podía desear. Nos sentamos en mi cámara, donde algunos muebles de la etapa anterior habían volado con deterioro del conjunto. Pero ya dispondría de tiempo suficiente para aderezar la guinda al gusto. Desde el primer momento, intenté ser sincero con quien, de momento, pasaba a ser mi mano derecha e izquierda a bordo.

—Vamos a ver, segundo. Supongo que se extrañará de todo lo que sucede a su alrededor.

—Pues así es, señor comandante, si le hablo con la debida sinceridad. En verdad que no comprendo nada de lo que veo u oigo a mi alrededor, ni entiendo la mayor parte de las variaciones a realizar en el buque que, según escucho, se van a producir de inmediato.

—Mire, segundo, entraré de lleno en el pastel. Pero sepa que me voy a saltar una orden directa recibida del señor ministro de Marina, e incluso del presidente del gobierno —el joven oficial abría los ojos al par, incrédulo de banda a banda—. El secreto debe ser absoluto. Sin embargo, se trata de condición bien pensada y decidida, porque creo que quien me sucede en la línea de mando, debe encontrarse al día y con detalle de las tareas que se nos vienen encima.

—Comprendo, señor.

—Pero antes y en base a la lealtad que suelo imponerme hacia los subordinados bajo mi mando, debo comentarle que pienso solicitar el embarco de un teniente de navío, para que ocupe la segunda comandancia del buque, aunque usted continúe, de momento, siendo mi mano principal a bordo.

Esperaba alguna mueca de disgusto en su rostro, que no llegó a aparecer. Por el contrario, contestó con voz llana y sincera.

—Lo comprendo perfectamente, señor, si nuestra misión va a ser de tan gran importancia. Reconozco que solamente llevo tres años en el empleo, y mi experiencia no es muy grande.

—Pues escuche lo que le voy a decir con mucha atención, que no lo repetiré. Y por favor, recuerde muy bien que nada de lo que salga de mi boca, puede abandonar esta cámara. Le hablo muy en serio.

—Lo comprendo, señor. Puede estar seguro de mi máxima discreción.

Durante bastantes minutos, me explayé sobre el proyecto ordenado al mínimo detalle, así como las necesidades que se aparecían de forma obligada. Y bien sabe Dios que lo necesitaba, para poder comentar con alguien cercano en el día a día los pasos que se daban sin parada. Porque la extrema soledad del mando puede amparar males sin remisión. Ahora sí que las muecas de asombro aparecían en el rostro del segundo, hasta quedar con la boca medio abierta y en el más absoluto silencio.

—Pues creo que eso es todo, segundo. Bueno, conforme aparezcan algunas otras condiciones, que surgirán sin duda y en abundancia, se las haré saber. ¿Qué le parece lo que ha escuchado?

—Pues con toda sinceridad, señor comandante, todavía me cuesta creerlo. Se trata de una impresionante operación, en la que todo oficial de guerra de la Armada desearía tomar parte, incluso pagando la soldada de un año. Y cuente conmigo para todo lo que sea necesario, ya sea a bordo o en tierra.

—Se lo agradezco. En primer lugar, debo aprovechar esta mañana para atacar con todo detalle la dotación, sin desatender en ningún momento las pruebas y proyectos a los que deberé asistir. De ahí la importancia de confiar en usted hasta la última letra. Porque no puede quedar a bordo ni un solo garbanzo negro. Y necesitamos algunos números de más, porque las bajas no podrán ser cubiertas en un tiempo desconocido. Se nos ha concedido ese extraño privilegio de escoger nuestros hombres uno a uno, fantástica prebenda que no se suele repetir en la vida y que no debemos desaprovechar. Tome una libreta y apunte, aunque también yo lo haga, el personal que hemos de solicitar, con nombre y apellidos si así lo estimamos, pero también los desembarcos inmediatos por falta de aptitudes o empeño. He comprobado que apenas aparece nadie a bordo de mi anterior etapa como comandante. Y solamente han transcurrido cinco años escasos.

—En efecto, señor. Parece ser que, cuando se anunciaba el

inminente desguace del barco, pocas semanas después de su desembarco, comenzaron a correr las liebres en busca de cobijo seguro. Y un elevado tanto por ciento, encontró donde anidar. Por suerte, resiste el contramaestre, un profesional de capa entera, el mismo que ya sirvió a sus órdenes.

—En efecto, ya he saludado a don Estanislao, con enorme alegría de su parte y de la mía. Como dice, se trata de un gran profesional y espero que desee continuar bajo mi mando.

—Así es, señor. Se sintió muy feliz, al conocer que se le entregaba el mando de nuevo. Le dispensa especial aprecio y reconocimiento.

—Me alegro. Pero pasemos la bayeta sin mayor espera. ¿Cómo andamos de oficiales de guerra?

—Pues mal, señor, si pensamos en una operación de tal calibre. Porque con la baja del comandante, solamente disponemos, aparte de mi persona, de un alférez de navío y otro de fragata. Por desgracia, creo que ambos se aparecen…, quiero decir que los estimo de escasa iniciativa y baja calidad profesional. Y bien sabe Dios que no me agrada ni una mota enjuiciar a compañeros…

—Olvide esos pensamientos, segundo. Ahora, solamente debemos empeñarnos en el bien de la empresa que hemos de acometer. Relevaremos de inmediato a esos dos oficiales por orden del comandante general del arsenal.

—Lo comprendo, señor. Pues si embarca el teniente de navío que ha mencionado, con esos dos oficiales relevados, quedaríamos a pelo de reglamento. Sin embargo, creo que, para esta especial comisión, nos vendría muy bien otro alférez de navío y dos o tres guardiamarinas con suficiente antigüedad.

—Muestro mi acuerdo y así lo solicitaré —seguía escribiendo en mi libreta—. Pienso de forma especial en un oficial experto en cañones bomberos. ¿Conoce alguno?

—Pues ahora mismo, así a botepronto, no sabría contestarle, señor. Pero lo pensaré con detenimiento.

—No comprendo tanta merma de personal, si el buque iba a pasar destinado al Río de la Plata.

—No olvide, señor, que nos encontramos en un buque mercante artillado, al que poca importancia se concede, hasta el momento que se necesita.

—Tiene razón. Bien, anotada la primera indicación —cerraba la libreta de pastas embreadas, que había abierto por su primera página—. Otro aspecto importante. Me refiero a los maquinistas. ¿Cómo nos movemos en ese importante terreno?

—Por fortuna y de forma inesperada, nos embarcó el maquinista jefe hace pocos meses, don Inocencio Guardas. En mi opinión, se trata de un excelente profesional y, hasta el momento, sin huella alguna a la mala. Presenta la ventaja de haber servido cuatro años como maquinista primero en el buque gemelo, *San Francisco de Borja*. Conoce la planta de calderas y máquinas como el dormitorio de su casa o, posiblemente, con mayor detalle. Además, se considera capaz de reparar cualquier efecto que merme su funcionamiento. Hombre fuerte, con iniciativa y amplios conocimientos.

—Pues por los cristos del camposanto, que mucho me alegra la noticia. Charlaré con él más adelante. ¿Y del resto?

—Por reglamento nos corresponden en el servicio de máquinas un maquinista jefe, tres maquinistas de segunda o tercera, un aprendiz, 18 fogoneros y nueve paleadores. Tenemos cubierto el cupo de maquinistas, aunque dos de ellos deben ser desembarcados y sustituidos por su falta de profesionalidad y escaso espíritu. Se encuentra vacante la plaza del aprendiz. También relevaría a tres o cuatro fogoneros y algunos paleadores, aunque de esta última especialidad aumentaría el número en dos o tres hombres de manos fuertes.

—Así se hará, no le quepa duda. Cuando hable con el maquinista jefe, detallaremos estos apuntes. Pero continuemos la badana. ¿Cómo se mueve la veleta con los oficiales mayores?

—Pues parecida situación, señor. Solamente contamos con un contador, recién destetado a la mar, que embarcó tres o cuatro semanas atrás. Parece vivo de entendederas, aunque carece de toda experiencia. No nos vendría mal un contador de cejas espesas. Aunque parezca demencial, se encuentra vacante la plaza del cirujano 2º, muy necesaria y hasta ahora suplida por un sangrador. No podemos salir a la mar con las perspectivas que me ha expuesto, sin galeno de garantía. Para una operación tan alargada y con posibles encuentros de sangre, sería perfecto disponer de un cirujano y su ayudante, así como de dos sangradores. Se encuentra

vacante la plaza del capellán, personal escaso en este departamento marítimo. Por otra parte, como ya no aparecen pilotos y dichas misiones deben ser asumidas por los oficiales del cuerpo general, al suprimirnos la presencia de un piloto, se debía haber aumentado un oficial más, alférez de navío, para que se hiciera cargo del destino de derrota que, en esta especial comisión, podemos considerar como pieza fundamental. Y me refiero a un oficial con experiencia en navegaciones transoceánicas.

—Completamente de acuerdo, segundo. Lo exigiré y puede estar seguro de que será concedido. Dios mío, parece difícil de creer, que un buque de la Real Armada aparezca con una dotación en cuadro como esta, listo para pasar al cono sur americano.

—En ocasiones se nos aseguraba, que en el Plata se nos trasvasaría personal de los buques de la Armada allí destinados.

—Eso no lo cree ni San Benito en viático mortuorio. Por el contrario, los buques que se encuentran destinados en la Estación Naval de la Real Armada en el Río de la Plata, esperan con las fauces abiertas la llegada de buques de la Península, para hincarles el diente y llevarse las mejores piezas.

—Eso tenía entendido, señor, y por tal razón sufría día a día. Pero, si le parece, continúo con la letanía de coro.

—Por supuesto. Dispare de nuevo.

—Ya le expliqué el estado de los Maquinistas. Desearía recalcar la importancia de conseguir ese aprendiz que nos falta, muy importante para establecer el obligado turno de guardia de máquinas. Creo que sería sencillo conseguir uno de la escuela que funciona en San Carlos, pero escogiendo uno bien aplicado.

—Lo comprendo. Continuemos. Además de don Estanislao, ¿qué piensa de los demás contramaestres?

—En realidad, señor, se trata de dos guardianes ascendidos por el dedo ministerial a contramaestres terceros. Uno es fuerte, arriesgado y con ganas de aprender. Sin embargo, el otro, don Melquiades, debe ser relevado cuanto antes por tratarse de elemento mal encarado, ineficaz en su trabajo y con escaso ánimo de aprender. Bueno, señor, le hablo de que sean relevados, como si pudiéramos escoger hasta los pajes de escoba.

—Y así es, segundo, no lo dude. Escogeremos todo lo que estimemos oportuno. Le entregaré esta lista de peticiones al

comandante general del arsenal, en cuanto la haya preparado a fondo. Y puede estar seguro, de que, en unos pocos días, se arbitrarán los embarcos y desembarcos solicitados.

—Desde luego, señor comandante, que parece una bendita alucinación. Ni en los mejores sueños habría supuesto algo así. Pero, si lo desea, continuamos.

—Por supuesto. Pasemos al siguiente apartado. ¿Oficiales de mar y subalternos?

—Una merma importantísima, señor, nos aparece en el cocinero de equipaje. Ya conocerá la repetida frase, que mal se hace la guerra con el buche vacío o en pésimas condiciones de alimentación.

—Esa frase la lanzó el teniente general don Antonio de Escaño cuando, siendo miembro de la Regencia, los buques salían a la mar con media o un tercio de la dotación. Así sucedió durante los primeros años de la Guerra contra el francés. Gran parte de los cuadros pasaron a luchar en tierra y, por ejemplo, mi abuelo mandó el navío *Asia* con menos de 300 hombres.

—Pues si sobrevivió a la experiencia, señor, sería un genio.

—Lo era, no lo dude. Pero no me diga que tampoco disponemos de cocinero de equipaje.

—Tenemos uno que recibe tal denominación, aunque solo sea de nombre. Le aseguro, señor, que todos los días, a la hora del almuerzo, deseo tomarlo por el cuello y colgarlo de los pulgares en la verga del mayor. Es un inútil absoluto, un avinagrado manchego que no ha nacido para moverse entre perolas. Debemos desembarcarlo, aunque nos cueste sangre.

—Puede darlo por desembarcado. ¿Conoce alguno que desee embarcar?

—Sí, señor. El cocinero del transporte artillado *General Álava*, buque perdido recientemente por incendio de su carbón, se me ofreció en busca de cobijo. Cuentan maravillas de ese hombre.

—Pues no se hable más. Inclúyalo en el apartado de los pedidos más inmediatos. Vamos, acabe con el listado de muerte.

—En cuanto a oficiales de mar y auxiliares, nos falta el buzo, el carpintero primero, un calafate y un maestro de velas. Por gracia de los cielos, quien cubre la plaza de carpintero primero es de entera confianza. Las demás mermas son de menor importancia, en cuanto

al diario trabajo a bordo, aunque le enlistaré las vacantes. Y como diamante en bruto, disponemos de un patrón de bote o lancha magnífico. También el condestable es de norma y muy responsable. No comprendo cómo no se los han llevado de la mano todavía.

—En ese apartado debemos aumentar notablemente el cupo. No olvide que dispondremos de tres cañones bomberos, si superan las pruebas, y un elevado número de ametralladoras. Creo que deberíamos disponer de tres buenos condestables, cuatro cabos de cañón de profesionalidad demostrada, sin olvidar los artilleros preferentes. Piense en el número total de piezas y enuméreme las necesidades.

—Quedo enterado, señor. Y si le parece bien, una vez sea relevado de la segunda comandancia, me ofrezco como jefe de la artillería. Mucho me moví en la batería principal de la fragata *Blanca*.

—Puede darlo por concedido. Bueno, rematemos la lista con marinería y tropa.

—Deberían embarcarnos cinco soldados para la guarnición, dos artilleros preferentes, once marineros, entre los que aparezcan un par de gavieros de confianza, y nueve grumetes. Los cuatro pajes al completo.

—Brindo por los pajes, que parece ser el único apartado cubierto al ciento. ¡Me cisco en los huevos del sultán! —Movía los pliegos del estadillo con furia—. Esto, más que una dotación, parece una cuerda de forzados.

—Más o menos, señor —el segundo sonreía—. Pero con el sistema que me cuenta, quedaremos con una dotación como ningún buque de la Armada puede presumir.

—No le quepa duda. Cubriremos las plazas en falta, especialmente dos gavieros de toda confianza. En cuanto a la guarnición, no sólo se rellenaran las vacantes, sino que embarcarán de 24 a 30 fusileros, número por decidir, para que sean alistados en el momento de refriega cercana, si se produce. El capitán de navío Díaz Labiada debe encontrarse en estos momentos hablando con los mandos de Infantería de Marina sobre ese aspecto.

—¡Vaya por Dios! —el segundo no parecía creer lo que escuchaba—. Me parece fantástico, señor.

—Como puede suponer, debe hacer los cálculos necesarios con

el contador sobre necesidad de víveres y aguada para una dotación que, en mi opinión, se elevará finalmente a unos 125 hombres más e menos. Víveres para cuatro meses, teniendo en cuenta la necesidad de embarcar alimentos de salud, sin escatimar un gramo. No podemos permitir que se produzcan a bordo casos de escorbuto, como sufrimos por cientos en la escuadra del Pacífico.

—Lo comprendo, señor. Así lo haré.

—Antes de que pasemos a inspeccionar el buque de proa a popa, cuénteme en general la situación de casco y aparejo.

—Pues tras la obra de reposición del eje y los defectos en la planta de máquinas, una vez en dique se repasó el casco. Se comprobó su buen estado. Como le dije, señor, de máquinas podemos quedar listos y con la máxima confianza empleando a nuestro personal, siempre que el arsenal nos entregue el material que hemos solicitado. No obstante, si recibimos auxilio de operarios, será bien recibido. En cuanto al aparejo, deberán repararnos la maniobra del bauprés de forma definitiva. Se debe reforzar desde el moco hasta el último elemento de su cabuyería, estays incluidos, que afectan a la maniobra de los foques. Sin olvidar, que la situación no permite cargar una onza de presión sobre el trinquete. Y como hemos de mostrar la mejor de las caras en esta especial comisión, también se debería restaurar el figurón con las armas de España para dejarlo en dulce. Por último, sería muy positivo para la imagen exterior del buque, que se llevara a cabo un pintado general. Y eso es todo, señor comandante.

—Bueno, ahí debo contarle un detalle que he olvidado mencionarle. El buque deberá aparecer en la distancia como un buque mercante. Por tal razón, los tres cañones bomberos aparecerán encapuchados. Nada de figurón con las armas de España, que nos delataría con claridad. Y en cuanto al pintado, por supuesto que lo haremos en triple pasada. Pero de color blanco.

—¿Ha dicho color blanco, señor? Pero el reglamento de…

—Olvide los reglamentos, segundo, mientras ataquemos esta misión. El buque quedará pintado en blanco de proa a popa, y de la galleta a la línea de flotación. No olvide, que deberemos aparecer como un buque mercante de la compañía naviera que decidamos en su momento. Mi intención es que, una vez hayan sido rematadas las obras y variaciones, salgamos de La Carraca y nos dirijamos hacia

algún astillero privado, donde se lleve a cabo el pintado con mucha profesionalidad y a fondo. Y al mismo tiempo, que nos cambien el nombre del buque a popa.

—¿Cambiar el nombre, señor? Perdone mis exclamaciones, pero recibo una sorpresa detrás de otra. ¿Y cómo se llamará nuestro buque a partir de ahora?

—Todavía es secreto, pero para que no sea tomado por un transporte de guerra español, lo rebautizaremos como vapor *Doña Mencía*. Decisión que fue aprobada por el señor ministro de Marina.

—¿Ha dicho *doña Mencía*, señor? —El rostro del segundo mostraba una intensa incredulidad—. Jamás había escuchado un nombre así. ¿Acaso la esposa del presidente del gobierno se llama…?

—No busque tan lejos, segundo —me divertía la situación creada—. Mencía es el nombre de mi esposa, apelativo muy castellano, antiguo y de especial sonoridad. ¿No le parece?

—Por supuesto, señor comandante —el segundo intentaba recular a toda máquina—, se trata de un nombre precioso. Si alguna vez llego a tener una niña…

—Por cierto, segundo, ¿Cuál es su situación familiar? ¿Acaso casado o con…?

—¿Casado yo, señor? —Parecía haber escuchado una increíble aberración—. Nada de eso. Soltero y libre, situación que espero disfrutar durante muchos años.

Sonreí para mis adentros, al escuchar aquella frase, que en tantas ocasiones había lanzado por mi garganta.

—Así pensaba yo, segundo. Sin embargo, a veces aparece la musa inesperada. Ya le sucederá.

—Pues con toda sinceridad, señor, espero que esa musa tarde mucho tiempo en llegar a mi lado.

—Es usted muy joven. Disfrute de la vida cuanto pueda. Y ahora, demos un repaso al buque, aunque me lo conozca al palmo.

—Cuando quiera, señor.

En compañía del segundo, recorrí el buque de proa a popa, sin dejar chaza al aire. Y en general percibí escasas variaciones, mientras pensaba en el momento que lo abandoné años atrás. Tan sólo algún pañol ampliado, maniobra de proa un tanto defectuosa, falta de limpieza y arranchamiento general, así como otros detalles

menores. Al repasar el pañol de derrota, recordé un detalle importante.

—Recuerde, segundo, que hemos de embarcar pabellones de varias naciones, de forma especial de aquellas sin intereses en el mar de la China. Es posible que en alguna ocasión sea beneficioso mostrar bandera de garfio. Por ejemplo, de la Orden de Malta, Suecia, Imperio Otomano y alguna otra que se le ocurra.

—Tomo nota, señor.

Por fin, regresamos a mi cámara. Quedé en silencio, mientras los grillos recorrían mis venas en marcha de gigantes. Pensé que, en su conjunto, para que el *San Quintín* pudiese salir a la mar con garantías de llevar a cabo la operación proyectada, sería necesario entrar en trabajo de lomos duros y, como aspecto fundamental, recibir un apoyo absoluto y decidido del arsenal, tanto de personal como de material.

Por gracia de los cielos, ese apoyo parecía decretado en firme por la máxima autoridad, aunque me preocupara la ejecución de cada día.

Para copar el resto de la jornada, me dirigí a saludar a oficiales y subalternos. Pocas sorpresas recibí en este aspecto, porque todo se ajustaba en modo y forma a la información expuesta por el segundo comandante.

Bien entrada la tarde, recibí la planeada visita de Isaac, con objeto de ponerme al día sobre los trabajos y proyectos aprobados. Todo lo que se había decidido, cuadraba al ciento con nuestros pensamientos iniciales.

Tan sólo aparecían algunos flecos negros, en cuanto a la posibilidad de recibir cincuenta fusiles de la última hornada con abundante munición, por negativa de algunos mandos del Ejército. Se le pasó la patata caliente a mi padre, para que hablara con el general al mando de la zona. No esperábamos negativas de ningún tipo.

Aquella noche, tras haber tomado escasos alimentos, preparados a la mano por mi criado Ricardo, caí en el lecho como fardo por bodega vacía. Aunque los pensamientos cruzaban de banda a banda, y apenas cursaban el tiempo suficiente para ser analizados en conveniencia, entré en sueños de reparación con extrema facilidad.

Encaraba una fase de mi carrera en la que debería dar todo lo que de un buen comandante se debe esperar y, quizás, un poco más. Antes de caer a fondo en brazos de los dioses, los perfiles que recordaba del mar de la China llegaron a circular por mi cabeza, como si se tratara de las aguas más hermosas del universo.

9. SE ACLARA LA SITUACIÓN

Pasaré a tranco largo por aquellas muchas e interminables semanas, que me dejaron listo para entrar en cuarentena mental profunda. Sin embargo, fueron tantas las noticias positivas que recibía día a día, que, en su conjunto, esos meses serían considerados en mi cerebro como un conjunto de rosas. Bien que se notaba la mano del ministro, del capitán general y de los mandos del arsenal para que el *San Quintín* quedara como fruta escarchada sin un solo grumo. Una experiencia extraordinaria, que pocos oficiales habrán gozado a lo largo de su carrera.

En cuanto al buque, su estructura, aparejo y alistamiento, todo se corría en colores dulces, una situación más cercana a la permanente aparición de milagros divinos. Sin embargo, pareció derrumbarse el manto celestial, cuando se nos largó sobre la chepa la primera piedra negra que, en mi fuero interno, esperaba desde muchas semanas atrás, de un momento a otro. Tal condición nos sobrevino al probar en frío el montaje número 1, situado a proa del palo trinquete. Aquel cañón bombero, liso, del sistema Rivera con un calibre de 68 libras, era el tercero y último que se empernaba a bordo. Y si los dos primeros habían presentado labores de gigantes y varias jornadas de empeño, pero con una instalación final primorosa, llevándose a cabo las pruebas de orientación y puntería con éxito, no sucedió así con el de proa. Porque por causa desconocida en un principio, el montaje emitía unos sonidos extraños y agudos al ser orientado, y atravesar las marcaciones cercanas a la proa.

Con extraordinaria rapidez, el ingeniero a cargo de la instalación dedujo que la rueda dentada, firme en cubierta, parecía haberse alabeado, de forma que el montaje en su conjunto no deslizaba

sobre ella con la necesaria suavidad y plano cero. Y estimaba como posible causa, la distinta presión empleada en cada uno de los pernos remachados, aunque se hubiesen llevado a cabo con martinetes de precisión. Sin dudarlo, el ingeniero Monforte hizo desmontar la pieza al completo, un trabajo duro porque los pequeños remaches se anidaban al fuego y tensaban los esfuerzos como la extracción de una muela. Y también fue necesario el auxilio de los aparejos de a bordo y la pluma de carga. Por fin, se comprobó la exactitud de sus apreciaciones, aunque se dudara de que la malformación se hubiera sufrido en su fundición original o en el funcionamiento posterior a bordo, como él mismo vaticinara en principio.

Como Monforte no era hombre de efectuar cábalas a pérdida, solicitó de inmediato un nuevo rodamiento completo, perteneciente a uno de los dos bomberos no utilizados, embalados y todavía sin desmontar en el taller de cañones. Por fin, un par de semanas después, instalado de nuevo el montaje a bordo con prendas de seda, se efectuaron nuevas pruebas sin que, por gracia de la Santa Patrona, volviera a aparecer el ruidoso problema. A la batería artillera solamente le restaban por efectuar las pruebas de fuego y puntería real, para lo que sería necesario cambiar de fondeadero y posterior salida a la mar.

En cuanto a las ametralladoras *Nordenfelt* de 25, muchas dudas aparecieron durante largas discusiones de trabajo, mantenidas en la sala continua al gabinete del comandante general del arsenal. Por fin y con un acuerdo casi unánime, se decidió instalar cuatro de ellas a cada banda y en horquilla fija, convenientemente camufladas, una vez desechada la posibilidad de que se tratara de montajes traspasables de banda a banda. Por supuesto, mucho se planificó la exacta posición de cada pieza, para que no marcara arcos de fuego negro a los cañones bomberos. Pero declaro en firme, que me preocupó en su conjunto comprobar el monto total de las cuatro armas con abundante munición, un conjunto con un peso más que notable. Menos mal que, tanto el brigadier García de Quesada como el ingeniero de armamentos, me tranquilizaron al llano.

Por último, acabamos por desechar mi primitiva idea de instalar ametralladoras en todos los botes. Y no se trató de decisión tomada

al aire, porque aparecían opiniones a favor y en contra. Sin embargo, emplazada una de ellas en el bote número 1, se comprobó con rapidez que en mucho afectaba de forma negativa a su estabilidad, con escaso espacio para su correcta situación, cargo de munición y posterior manejo.

El aparejo del buque fue puesto en dulce en un periodo de cuatro semanas, una rapidez extraordinaria e inesperada, que demostraba la dedicación del arsenal a las obras de mi buque, con dos turnos diarios cuando así se requería. Incluso se nos concedieron, sin nota a la contra, las velas de respeto que habíamos solicitado. De esa forma, partiríamos con dos juegos completos del velamen y algunas velas más que estimaba importantes. Las demás variaciones eran de escasa monta, especialmente en cuanto al trabajo a realizar. Y como estaba previsto, se desechó la ubicación de un nuevo aljibe, por aparecer más inconvenientes que ventajas. En cuanto al apartado de máquinas, las escasas mordeduras se solucionaron con rapidez, incluso el acopio de repuestos solicitado por el maquinista, un pedido de cotas altas. Porque don Inocencio, con su habitual cordura y previsión, pensaba en una posible y larga operación en aguas lejanas y por tiempo indeterminado.

El relleno de la dotación, con sus embarcos y desembarcos previstos, también se cumplió al detalle, aunque nos llevara poco más de un mes llegar a ver el cuaderno de embarque al ciento de los deseos expuestos. En cuanto a la sección de fusileros, un aspecto que consideraba fundamental, pensando en posibles enfrentamientos con los piratas chinos a corta distancia, nos embarcaron 28 soldados de Infantería de Marina, escogidos entre los que más experiencia y puntería habían demostrado hasta el momento. Y para su armamento, aunque en principio se pensara en dotarlos con el fusil *Berdan*, que se comenzaba a fabricar en Trubia, se cambió al aparecer en el mercado el fusil Remington, con mayor alcance, fácil manejo y probada dureza al trato del soldado. Todo ello presentaba la necesidad de un acondicionamiento adecuado del sollado porque, tal y como preveía, la dotación ascendió a los 128 hombres, contando los dos criados particulares.

En cuanto al cuadro de los oficiales, bien saben los dioses de la mar que no fue tarea sencilla. Para rellenar el importante hueco del oficial de derrota, acabé por acudir a la antigua escuela de pilotos,

ahora dedicada a la instrucción de navegación para oficiales de guerra. Y siguiendo la recomendación del director, que había hablado previamente con mi padre, me recomendó a un alférez de navío cercano al ascenso, José María de Huertas, que ya había desempeñado el puesto de ayudante del oficial de derrota en la fragata *Villa de Madrid*, recién arribada a la Península tras su circunnavegación. Y era importante tener en cuenta, que habían efectuado alargadas navegaciones, por los escenarios en los que se debatiría nuestra actuación. Tras charlar a fondo con él, se ofreció como voluntario sin dudarlo, aun sin conocer el objetivo de la misión. Tal condición, unida a lo mucho que me había agradado su persona durante nuestra larga conversación, me decidió. Presentaba el problema de disponer de una antigüedad superior a la del segundo comandante actual. Sin embargo, con enjuague de baño y lija fina le pedí que aguantara algunos días, hasta que embarcara el teniente de navío previsto para tal puesto. Lo aceptó sin una suela mueca de disgusto.

En este aspecto de la dotación, el objetivo que más se torció fue el del teniente de navío, que debería ocupar la segunda comandancia. Y bastante lo discutí con Isaac, durante alguna de aquellas charlas que llevábamos a cabo durante la cena a bordo, a la que solía acudir sin falta. Y aquella noche, llegó al *San Quintín* con una generosa frasca de un excelente vino manchego, rojo como la sangre, que alabé con sinceridad tras catarlo por largo.

—Te mueves como los buitres, Isaac. ¿De dónde has sacado esta joya? Ricardo, mi criado, todavía busca entre los merchantes de la zona, para dejar mi despensa particular al ciento de cantidad y calidad. Pero no abundan los vinos generosos.

—Que lo busque bien —reía, encantado—. Pero, bueno, le daré la dirección de esta bodega, que pertenece a un buen amigo. Cambiando el tema, no te quejarás de la situación que atraviesas, amigo mío. Parece como si una bandada de ángeles se te apareciese cada mañana, y preguntaran por los deseos del día.

—En efecto. Y mucho les exijo para cada jornada, deseos que suelen cumplirse sin excepciones. Sin embargo, aunque todo corre en brisotes de refugio, no conseguimos encontrar al teniente de navío que necesito cuanto antes. Porque será el segundo comandante y mi mano derecha, muy necesario en los primeros

días.

—Parece haberse clavado en hierro ese tema. Sin embargo, esta mañana tuve una revelación, que, estoy seguro, mucho te gustará.

—¿Revelación? ¿De qué hablas?

—Por pura casualidad, a mediodía crucé pasos con un primo segundo o tercero, que no lo recuerdo bien. Se trata de un teniente de navío veterano, que se encuentra ahora mismo embarcado en la fragata *Concepción*, llamado Alfredo Martín Labiada. Y sin tener en cuenta su noble sangre materna, que la tiene —de nuevo sonreía—, puedes estar seguro de que se trata de un oficial entero, hombre de mar auténtico, que ha participado de forma valerosa en operaciones comprometidas y con una lealtad a prueba de bomba.

—¿Podría pasar esa joya a nuestro bordo sin mayores dilaciones?

—Hablé con él largo y tendido. Pero también deberás hacerlo, antes de decidirte. Por supuesto, nada le comenté de la verdadera misión, aunque quedó intrigado por la incertidumbre creada. Debes tener en cuenta, que son muchas las cábalas y rumores que corren entre buques, cámaras y corrillos sobre el inmediato destino del *San Quintín*. Se dice que este buque deberá navegar hacia las aguas frías en misión secreta, aunque otros opinan que cubrirá misión por el mar de las Indias, o incluso acudir al puerto de Ostia para proteger al Santo Padre, no sé contra quien. Bueno, mi primo Alfredo se declara encantado de desembarcar de la fragata y pasar a este buque. Y claro que es posible, por los cuernos del sultán. Solamente has de pasar una sencilla nota al comandante general del arsenal con tu petición. Como de costumbre, el milagro se hará posible en cuestión de pocas horas.

—No sabes la alegría que me concedes. Mañana mismo lo haré, no lo dudes.

—Espero que te corra en gracia su servicio. En cuanto al resto de oficiales, todo en orden, ¿no es así?

—Casi todo. Los dos alféreces de navío y el alférez de fragata parecen de primera. Esperamos el embarque de los dos guardiamarinas, nombrados para la empresa. Me gusta el contador, que embarcó la semana pasada con bigote quijotesco y manos gastadas. Sin embargo, todavía ha de embarcar el cirujano segundo, aunque se espera de un momento a otro. Por lo demás, nada se echa

en falta con un mínimo interés.

—Y por lo que acabo de probar, el nuevo cocinero de equipaje es de colmillo fino.

—En efecto, para general felicidad de la dotación completa, de capitán a paje. Mucho se ha sufrido a bordo con el anterior malaje de cuchillos.

—¿Cuándo comienzas los ejercicios en la batería doctrinal del departamento? Le has ofrecido una especial importancia, condición en la que muestro mi acuerdo.

—Pasado mañana espero comenzar. Como especial prebenda y por indicación de nuestro amigo el brigadier Quesada, en estos momentos se encuentran acabando de montar un bombero como los nuestros, para que mis hombres ensayen en él. Sin olvidar tres ametralladoras *Nordenfelt* de 25, también montadas en lomera.

—Esa decisión ha sido todo un lujo. Esos montajes Rovira nos llegan a cuentagotas. Todos los buques sueñan con ellos. Y ahora se decide emplear uno solamente, para adiestrar a tus hombres. ¡Que baje Dios y lo vea!

—Mira, Isaac, en esta dulce situación que atravieso, solamente tengo que abrir la boca y pedir. Y así lo hice, pensando en una negativa. Sin embargo, se nos ha citado para pasado mañana. Y allí enviaré a las dotaciones artilleras al completo.

—Perfecto. La verdad, no creo que te retrases ni una sola jornada en el plan previsto.

—Eso espero.

—Creo que también te embarcarán víveres de salud en suficiente cantidad. Mucho sufrimos en la escuadra del Pacífico con el maldito escorbuto.

—No quiero recordarlo siquiera. Todavía mantengo en la memoria aquellas escenas nocturnas, largando cadáveres a las aguas.

—Varios cientos de hombres se contaminaron con esa maldita peste de la mar. Espero que no la sufras ni de lejos.

—Voy recibiendo los víveres de salud seleccionados, de acuerdo con el plan alimenticio trazado por el cirujano. Como, por fortuna, la caja se encontrará bien rellena de efectivo, espero poder adquirir más víveres en Fortaleza, una zona de frutas fantásticas, en especial esos limoncillos verderones.

Tras carraspear unos segundos, Isaac entró en el tema que sabía de especial tortura para mí.

—¿Le has contado a Mencía algo sobre tu futuro?

—Más o menos. La voy preparando desde hace muchos días. En principio, aplaudió como una niña que me entregaran de nuevo el mando de este buque, al que dispensa especial cariño. No olvida que fue su primer embarque, y que aquí navegó por primera vez desde la isla del Hierro hasta Cádiz. Como no cesa de preguntar, le he explicado que deberemos navegar hacia las Canarias, para llevar a cabo unos trabajos hidrográficos. Creo que todavía se encuentra con la mosca tras la oreja, pero espero que quede tranquila y la despedida no sea muy dolorosa.

—Inconvenientes del matrimonio, amigo mío.

—Bueno, presenta también otras ventajas y placeres. Por cierto, que serás el primero en recibir una agradable noticia. Mencía se encuentra preñada de nuevo.

—¿Tu segundo hijo? Recibe mi más sincera enhorabuena. Esa noticia merece una frasca de ese aguardiente familiar de Cehegín, que mantienes tapado como oro en paño. Menos mal que has estado más de cuatro años alejado de tu esposa y navegarás mucho. Porque, en caso contrario, llegarías a la docena de retoños.

—Mencía se encuentra feliz, aunque pide una y otra vez que me encuentre junto a ella cuando dé a luz.

—Pues ya veremos.

—Eso pienso. Ya veremos cómo se cuece la puchera.

Como había expuesto a Isaac, sufría a veces cuando Mencía entraba en el tema de nuestra próxima separación. Creo que no podía olvidar, cuando nos despedimos por unas pocas semanas, y necesité cuatro años para regresar a su lado, a causa de la Guerra del Pacífico. Por fortuna, mi padre largaba un cable de remolque en auxilio y daba fe de mis mentiras. Sin embargo, estaba seguro de que sufriría una nueva escena de dolor, cuando por fin me despidiera de ella. Y por todos los cristos, que ni yo mismo podía aventurar la duración de aquella especial operación.

De todas formas, la vida en familia se hacía feliz al ciento y más. El joven Francisco crecía en salud y con especial fortaleza, un *Gigante* más en la rama Leñanza, aunque él solito fuera capaz de

arrasar un salón al completo en pocos minutos. Había días en los que regresaba a casa muy tarde y cansado en tintes, aunque siempre conseguía enhebrar alguna conversación con Mencía.

Las escasas grietas que nos quedaban por cubrir a bordo, conseguimos rellenarlas con entera satisfacción. Por fin, embarcó el teniente de navío Alfredo Martín, procedente de la fragata *Concepción*. Durante nuestra primera conversación, que se alargó por más de una hora, mucho agradecí la ayuda prestada por Isaac. Porque su primo demostraba por derecho y revés el talante y presencia de un hombre de mar como las toninas verdes. Además, y por fortuna, se mostraba experto en faenas de derrota, aparejo, máquinas, artillería y todo aquello que se le pudiera exigir a un oficial veterano. Y comprendió rápidamente, que todo el peso del funcionamiento a bordo le caía al golpe sobre los hombros. Sin dudarlo, aquel mismo día elevé al comandante general del arsenal, su nombramiento como segundo comandante del transporte artillado *San Quintín*.

La felicidad me cubría de pecho a espalda, al menos a bordo del *San Quintín*, sin las sombras que a veces surgían en el hogar. Porque si, en mis mejores pensamientos, esperaba que el buque quedara listo para salir a la mar para las necesarias pruebas en la primera quincena de junio, en el último día del mes de mayo todos los oficiales me ofrecían la novedad de *listos para salir a la mar*. Solamente quedaba pendiente el embarco de la mitad de los víveres, cuestión que aclararíamos y cumpliríamos al regreso de las pruebas. También el carbón se encontraba estibado en cuadros casi a tope en las carboneras, aunque pensáramos en ensacar una generosa cantidad en los últimos días, por si la mar no se mostraba a favor y debíamos correr a máquina dura hacia el puerto brasileño de Fortaleza, escogido para la reunión inicial.

Aunque preguntaba de vez en cuando a mi padre, nada se sabía de los buques que finalmente aceptarían encuadrarse en la operación internacional. Por mi parte, no dudaba del inglés y el francés, aunque del resto nada podía asegurar. Y posiblemente, no se despejaría la incógnita, hasta que nos reuniéramos en el puerto brasileño escogido. Pero el tiempo se deslizada día a día a paso de gigantes, con lo que los duendes comenzaban a barrer los intestinos con colmillos largos. El día anterior a comenzar las pruebas de mar,

se presentaron los dos guardiamarinas, cuyo embarque se nos había anunciado. Se había retrasado el momento, por necesidad de rematar un curso sobre navegación astronómica. Y sin dudarlo un momento, al más antiguo, Jesús Olmedo, un cartagenero de brazos poderosos, le asigné el destino principal como ayudante del oficial de derrota. Por su parte, el segundo guardiamarina, un jerezano llamado Adrián Lapiedra, más reducido de carnes y estatura, pero con mirada de clara inteligencia, quedaba bajo la bota del antiguo segundo, a quien había nombrado jefe de la batería principal.

Podíamos decir que la suerte se encontraba largada al ciento sobre el tapete, y que todo comenzaría a correr de mi mano para bien o para mal. Aquella noche, mucho recé a la Santa Patrona, para que nos concediera buena mar, vientos propicios y esa fortuna tan necesaria con que cubrir la empresa al gusto.

10. Últimos preparativos

Cuando me vi en el puente de gobierno del *San Quintín*, al mando de hombres y maderas, un ramalazo de pensamientos dulces acudió a mi cerebro. De nuevo entraba en la necesidad de ordenar rumbos y régimen de máquinas para abandonar la bahía gaditana, todavía con el aparejo cargado al copo. Entre los recuerdos que recalaban con fuerza en mi cabeza, sobresalían las noches atravesadas a bordo en compañía de Mencía, tras nuestra boda celebrada en la isla de El Hierro, cinco años atrás. Inolvidables aquellas veladas nocturnas, largas y gozosas, en las que nos entrelazábamos y acariciábamos con furia de titanes, como almas poseídas en placer por ángeles negros, que volaban sobre las crestas de las llamas. Imposible arrinconar en el baúl mental aquellas escenas de entera satisfacción, de esas que pocas veces en la vida regresan a favor.

Aunque intentaba encontrar algunos fallos en los detalles del enmascaramiento de la silueta del *San Quintín*, mientras dirigía la mirada hacia proa y popa, en poco o nada se aparentaba nuestro buque a una unidad de guerra. Los tres montajes de 68 libras habían quedado bien disimulados con especial maestría por los operarios del taller de carpinteros, embutidos en unas cajoneras de madera que actuaban como capuchón rodante. Dichas estructuras habían sido pintadas en un blanco mate, trazado con especial trémolo, con lo que, en la distancia, se aparecían a la vista como pesados fardos de lana. Y era difícil de creer, que aquellos tremendos artefactos se pudieran deslizar con extrema facilidad por medio de dos hombres, hasta dejar los montajes artilleros a la vista y dispuestos para hacer fuego. Por su parte, la labor con las ametralladoras había sido más sencilla, dado su menor volumen.

Tan sólo las cañas debieron ser enmascaradas como plumas menores de carga. En su conjunto, tres cañones bomberos y ocho ametralladoras bien camufladas, de forma que el transporte artillado de la Real Armada, en la distancia, se mostraba como un clásico mercante de carga.

Con todos los oficiales en el puente, me sentí muy satisfecho al contemplar aquel conjunto de hombres. Tan sólo el alférez de navío Mariano Olmos y el de fragata Miguel Llorens quedaban de momento en incógnita, aunque hubiera recibido los mejores informes sobre su conducta personal y profesional, así como la charla mantenida con ellos. Por su parte, los caballeros guardiamarinas mostraban su alegre orgullo, al saberse partícipes de una importante operación, todavía cubierta en gasas. Habían cumplido los cuatro años en el empleo, por lo que esperaban recibir la charretera de un momento a otro, posiblemente al dar término a la comisión trazada.

Nada más abrirnos fuera de la bahía y sus accesos, comenzamos a efectuar pruebas de todo tipo. En primer lugar, con las máquinas, momento en el que dispuse navegar a todos los regímenes posibles, sin que ningún aparato llamara a la mala. Don Inocencio, el maquinista jefe, me informaba periódicamente con una incomparable sonrisa de felicidad en el rostro.

—¿Todo bien, don Inocencio?

—Sin una sola nota a la contra, señor comandante. Debemos reconocer que el sistema propulsor de este buque fue fabricado a conciencia. Y para regusto propio, ya hemos almacenado los respetos solicitados, que no esperaba recibir en varios años. Esta comisión parece cobijada en cestos de oro. Esperemos que nada se tuerza al bies —marcaba cruces con los dedos en dirección a la mar, como solían hacer los viejos contramaestres.

—Nada se torcerá, puede estar seguro.

Una vez largado todo el aparejo, lo probamos con vientos desde las treinta y dos cuartas, aunque el soplo se mantuviera entablado en un levante, fresco de fuerza. Y como todo parecía abanicado a favor, ninguna vela llamaba a la mala, ni siquiera las prendidas en altura, elementos de nueva confección con planos trazados a ojo. Un excelente trabajo del taller de velas del arsenal. Por otra parte, la llamada a fusileros se cubría con extraordinaria rapidez. Y se

mostraban de entera satisfacción aquellos rifles nuevos, posiblemente los primeros elementos de su tipo llegados a la Armada.

Por fin, llegó el momento de la verdad, como lo denominaba el segundo comandante. Me refiero a las pruebas de artillería. Durante bastantes minutos, alistamos los montajes a la carrera, para descubrirlos con rapidez a continuación y alistarlos para el combate. Y por todos los Leñanza anidados en el camposanto, que el sistema del capuchón funcionaba a las mil maravillas, como pieza exacta de relojería. Entendía que, en aquella faceta de improvisación, destacaban muy alto nuestros profesionales del arsenal y ninguna Marina podía superarnos. A continuación, los bomberos se cargaron con diferentes granadas, hasta rematar con las de mayor poder destructivo. Y como deseo especial por mi parte, hicimos fuego real hacia el mundo de forma repetida. En principio, montaje a montaje, con especial dedicación al de proa, que continuaba sin mostrar rastros negros, para rematar con la batería al completo. Por último y una vez lanzado un cajón de madera con banderolas blancas, se efectuó tiro de precisión sobre él a diferentes distancias. Y aunque los cabos de cañón no hubiesen perfeccionado el sistema de puntería en unos cañones que no se habían utilizado hasta el momento, quedé muy satisfecho con las pruebas.

Durante una semana entera, llevamos a cabo ejercicios de día y de noche, con trapo largado y a palo seco[4], así como con diferentes situaciones de máquinas. Simulamos todo tipo de circunstancias que pudiésemos afrontar en la especial operación, bien trazada en mi cerebro. Y para cuadrar al ciento con la normalidad de todo buque en la mar, el domingo ordené al capellán, don Celestino Ruipérez, joven mallorquín de leal respuesta, que oficiara el Santo Sacrificio de la Misa en cubierta. Y a continuación, también una tradición inquebrantable, los rancheros distribuyeron un generoso almuerzo mañanero para toda la dotación, gracias a la sabia mano del nuevo cocinero de equipaje, don Sinforoso Patanes.

Debo declarar sin rubor alguno, que durante las pruebas de mar largué la mano con el rebenque de mojel fino, contra toda espalda de a bordo. Era necesario apretar los machos en aquellas primeras pruebas, para comprobar que todos los sistemas cuadraban en el

órgano sin notas desfavorables. Y para rallar a la línea perfecta, puedo exponer que solamente en algún ejercicio de maniobra saltó la moscarda contra la cara, con don Estanislao al frente de la orquesta. Pero se trataba de situación lógica y sin culpa de los contramaestres. Nos encontrábamos con una dotación nueva en un elevado porcentaje y sin compenetrar movimientos, que atacaba elementos novedosos para muchos y sin días de mar cercanos. De todas formas, se mejoraba día a día a la vista, aunque se nos escaparan más viradas por avante de las deseables.

Al octavo día de nuestra salida a la mar, regresamos al arsenal. Me encontraba muy feliz con las pruebas efectuadas, y juro por los filisteos que, en aquellos momentos, no deseaba cambiar un solo garbanzo de la puchera, un dato que pocos comandantes serían capaces de ofrecer. Debíamos atacar los momentos definitivos, antes de la partida, y a ello nos pusimos, tras ofrecer dos días de descanso absoluto a la dotación.

Encaramos con energía los detalles finales. Por fortuna, cada uno sabía lo que debía efectuar para que, una vez abandonado Cádiz, nada quedara en bolsa ajena. De esta forma, el contador, en perfecta conjunción con el segundo comandante, se encargó de repletar los víveres a tope, otro aspecto en el que no se nos negó ni una sola migaja de galleta. En teoría, embarcamos víveres para cuatro meses, pero de una calidad envidiable a bordo de cualquier buque. Rellenamos aguada, único aspecto en el que no nos sobraba ni media onza, para carbonear posteriormente con las mejores piedras de la casa. Las carboneras quedaron al tope de marca con sus 547 toneladas, cantidad que se veía aumentada con los ensacados que se alistaban en calderas y pañoles anejos, hasta conseguir en su conjunto las 618 toneladas. Y es importante recordar, que el consumo medio se medía en las 24 toneladas al día, si se empleaba el régimen de toda la fuerza de máquinas, lo que nos permitía navegar en tales condiciones durante poco más de veinte jornadas. Sin embargo, tal gasto se rebajaba a las 11 toneladas al día, si se navegaba a régimen de potencia de dos tercios, también denominada como potencia económica, aunque la velocidad se rebajara en tres nudos.

Por aquellos días, cuando llegaba a casa, comencé a preparar la final despedida. Y como ha sido norma habitual en mi vida, no

pensaba declarar a Mencía la fecha exacta de la partida, hasta un par de días antes. Sin embargo, consciente de lo que se le avecinaba, la joven comenzaba a mostrar rastros de nerviosismo, que no podía enmascarar. También Currito parecía haberse contagiado del estado de su madre, porque me pedía una y otra vez jugar con él y no separarse demasiado.

Establecí como partida definitiva el 25 del mes de junio, cinco días antes de la fecha que habíamos estimado como deseable. Y tal adelanto fue posible, gracias al extraordinario alistamiento llevado a cabo. Como la reunión de comandantes en el puerto de Fortaleza se había establecido entre los días 10 y 15 del mes de julio, disponía de margen suficiente, aunque surgiera mar en barbas blancas y cualquier otra circunstancia negativa. Por fin, lo que parecía una meta tan lejana pocos meses atrás, se encontraba ahora al alcance de la mano. Veía llegar el comienzo de aquella importante operación conjunta entre diversos países, aunque todavía no supiera con mediana exactitud quienes se presentarían en el puerto brasileño de reunión. Mi intención era fondear en sus aguas el día 11 del citado mes, con lo que disponía de tiempo suficiente para cubrir la derrota impuesta sin excesivo gasto de carbón. No obstante, la jornada definitiva se acercaba a paso largo, con lo que debería sufrir de nuevo esas despedidas que tanto amargan al hombre de mar, aunque sea solamente durante unos pocos minutos.

Una vez rematadas las pruebas de mar, abordé con el segundo en mi cámara los flecos que nos restaban por afrontar. Y entre ellos, el que más me preocupaba.

—Vamos a ver, segundo, lo que nos falta por cumplir antes de abandonar la Península.

—En cuanto a alistamiento, señor, nos encontramos listos al ciento, así como rellenos de víveres, aguada y carbón. Tan sólo nos resta la guinda del pastel. Me refiero al pintado general del buque en color blanco, tal y como deseaba. En verdad que poco cuadra a un buque mercante aparecer pintado de negro.

—En efecto. Y me preocupa ligeramente. ¿Conocéis la exacta situación de esa pequeña carpintería de ribera, donde sería posible afrontar el trabajo?

—La conozco muy bien, señor. Se encuentra a la entrada del pequeño puerto de Rota, en la misma bahía. Además, y como ya le

expuse, me trasladé a ella los días anteriores a las pruebas, para charlar con el dueño, un vejete muy agradable llamado Agustín Fontana. Escogimos la pintura blanca, de gran calidad, y presupuestó tres capas a un precio más que aceptable.

—Poco me preocupa el precio, segundo. Ya sabe que, para esta operación, nos sobran los reales. ¿Cumplirán el trabajo en la semana proyectada?

—Don Agustín me ha asegurado que así será y que pondrá a la faena a los hombres necesarios. Y mucho confío en su palabra, señor. También le trasladé los detalles necesarios que…

—¿De qué detalles me habla?

—En primer lugar, pintar las tres líneas azules en la chimenea, marca de la naviera Llanes, así como sus dos letras características. Tal y como hablamos, esta compañía cántabra cerró su acción mercantil marítima hace un par de años. Y ya solamente nos quedará, pintar en bloque el nuevo nombre del buque en el coronamiento de popa, y el puerto de despacho. Si no ha cambiado de opinión, será rebautizado como *Doña Mencía*. Se pintará de firme, una vez se haya bloqueado en fuste grueso el nombre anterior. Lucirá letras negras. Y bajo ellas, Santander como puerto de origen. En una semana, quedaremos listos. ¿Cuándo piensa que abandonemos el arsenal, señor?

—Llevaremos a cabo las despedidas oficiales y particulares pasado mañana, miércoles. De esa forma, quedaremos listos para salir a la mar, hacia Rota, el jueves. Porque, tras el pintado, se asomará a la bahía un buque camuflado y cuadrado en color blanco con signos de naviera particular, con la proa trazada hacia fuera. Nadie que no se encuentre en el ajo del asunto, sospechará que se trata del transporte artillado de la Real Armada, *San Quintín*. Y ya no echaremos la vista atrás ni un solo segundo. ¿Se muestra de acuerdo?

—Por completo, señor. Pero he de comunicarle que, en el día de ayer, nos llegaron las ropas propias de marineros mercantes que habíamos solicitado, para ser empleadas de capitán a paje. Creo que se acoplan muy bien a nuestros deseos.

—Por todos los cristos, segundo, que había olvidado ese importante detalle.

—Lo tenía bien apretado en la cabeza, señor. ¿Cuándo piensa

que nos camuflemos de forma definitiva?

—A media derrota con el puerto brasileño, para que se vayan acostumbrando. Creo que será el momento en el que traslade a la dotación nuestro verdadero destino.

—¿A todos, señor?

—Mucho lo he pensado, segundo. Creo que es mejor así porque, en caso contrario, acabarían sabiendo todo por vías laterales. De todas formas, informaremos sin entrar al fondo de la cazuela. Ya sabe cómo se deslizan los rumores entre cubiertas.

—Tiene razón, señor. Si le parece bien, podemos dar un día libre para los miembros de la dotación, que mantengan familia en las cercanías. De esa forma, podrán despedirse al gusto.

—Por supuesto. Sin embargo, usted disfruta de entera libertad.

—Así es, señor. Ventajas de la soltería —me ofreció una sonrisa —. Además, por desgracia, perdí los padres a temprana edad, y pasé a vivir con un tío, hermano de mi padre, brigadier de la Armada. Él fue quien me insufló el amor por las cosas de la mar. Pero murió hace un par de años. Por tal razón me encuentro en absoluta soledad. Y bien que la disfruto, señor.

—No deja de producirme sana envidia. Atravesé su estadía hasta que topé con mi esposa en la isla del Hierro, cuando precisamente mandaba este buque. Bueno, debo reconocer que solamente añoro la soltería cuando, como ahora, debo decir adiós a mi esposa y a mi hijo. Además, de nuevo la abandono cuando se encuentra embarazada, y mucho dudo de que llegue para el alumbramiento. Espero no necesitar cuatro años como en la ocasión anterior.

—Es difícil que así sea, señor. Para bien o para mal, esta actuación contra los champanes de los piratas chinos ha de resolverse en un periodo de tiempo aceptable. Debe ser hermoso eso de mandar un buque, sin nadie que rija sus destinos. Porque podrá operar con absoluta independencia.

—No sabe el placer que me produce.

Una vez solucionados los pequeños problemas de a bordo, y despedido de las autoridades competentes con efusivas muestras de agradecimiento, ofrecí una jornada de licencia a toda la dotación, para que llevaran a cabo las oportunas despedidas. Y también yo la tomé por derecho, pasar un día completo en casa, después de varios meses de regresar cada día con las luces apagadas. Sin embargo, ya

me conocen poco atraído a esas tristes y a veces desgarradas despedidas, razón por la que nada dije a Mencía hasta bien entrada la tarde. Pero ya mi esposa se olía la tostada por derecho y revés, aunque no deseara mostrarlo a luces. Cuando le expuse la inminente salida a la mar para la mañana siguiente, dejo caer las primeras lágrimas, gruesas como puños. Una situación que sobrecogía mi corazón sin posible respuesta. Su voz sonaba a laberinto infernal.

—¿Cuándo regresarás, amor mío? Pero, por favor, no me mientas. Dime la verdad, aunque sea muy dura.

—Ya te dije que he de navegar hacia tu tierra, nuestras queridas islas Canarias. No te puedo asegurar la duración de la empresa, pero no debe ser muy alargada. Y te juro que no miento en una sola palabra. Si llego a tocar tierra en la isla de El Hierro, pasaré a ver a tus padres y regresaré con productos de tu isla.

—Si los ves, dales un beso muy fuerte de mi parte. Y diles que los espero estas Navidades próximas sin falta.

—Así lo haré, querida. Y, por favor, cuídate, que vas a ser madre otra vez.

—Daré a luz de nuevo en solitario. Porque no habrás regresado —una vez más, entraba en llanto.

—No digas eso. Te prometo que, en esta ocasión, estaré de regreso con tiempo suficiente, para ver a esa preciosa niña.

—¿Niña?

—Estoy seguro. Una preciosa y pequeña Mencía. Será muy guapa, aunque no alcance tu belleza.

—No me seas guasón, querido mío. Tan sólo pido a Dios que regreses pronto, sano y salvo.

A pesar de la tristeza que nos dominaba, aquella noche acabamos estragados de amor y cansancio corporal. En aquellos momentos de nervios desmedidos, Mencía se comportaba como mujer desatada en celo y capaz de amar durante muchas horas a su hombre. Pero por fin, llegaron las luces de la mañana, un momento muy deseado. Mencía dormía como una niña, mientras me vestía y preparaba los últimos bagajes del equipaje. De esa forma, a punto de abandonar la casa, abrió sus ojos, incrédula.

—¿Ya te vas, amor mío?

—He de hacerlo. Sigue durmiendo.

—No puedo —intentó levantarse del lecho, lo que le impedí con mis brazos.

—Vamos, querida, despidámonos aquí, que mucho me duele. Adiós, vida mía.

De nuevo nos abrazamos, de forma que parecía imposible desprenderme de sus brazos. Ahora comenzó a llorar de forma desgarrada. Bien sabe Dios que deseaba rematar aquella dolorosa escena, salir a la calle y arrumbar hacia mi buque. Pero todavía debí sufrir algunos minutos más, hasta acabar con las solapas mojadas con sus lágrimas.

Cuando, tras despedirme de mis padres, conseguí trepar al carruaje y que Sebastián azuzara a los animales, una ola de dulce apatía me sobrecogió. Juro por todos los Leñanza inhumados en el panteón, que adoraba a mi esposa y a mi hijo, pero aquellas escenas de dolor me superaban por entero. De esta forma, con pensamientos tristes y tranquilidad de alma, pisé de nuevo las tablas del *San Quintín*, posiblemente uno de los últimos días con dicho nombre en el coronamiento de popa. Me recibió el segundo comandante, fresco y recién afeitado.

—Buenos días, señor comandante. Sin novedad a bordo.

—¿Regresaron todos?

—Así es, señor. Podemos encontrarnos orgullosos de nuestros hombres. Ni una sola falta y unos pocos solamente con efectos del aguardiente.

—Bueno, es lógico. ¿Nos encontramos listos para salir a la mar?

—Cuando lo desee, señor.

El cornetín llamó a generala y zafarrancho de maniobra. Y de nuevo, en el puente de gobierno, di las órdenes para abandonar el arsenal gaditano de La Carraca. Aunque casi todos en tierra pensaran que partíamos definitivamente hacia nuestro desconocido destino, una vez atravesados los caños y embocados a la bahía, caímos de rumbo para enfocar el puerto de Rota. Pero no llegamos a entrar, empresa imposible con nuestro calado superior a los cuatro metros. Pronto y siguiendo las indicaciones del segundo, comprobé la presencia de un pequeño taller naval, al que nos arrimamos con poca máquina, hasta poder atracarnos a unos duques con cierta dificultad.

El buque se encontraba listo para su última empresa, antes de

que los borbotones de agua a popa nos cerraran cualquier visión. Llegaba a la carpintería de rivera el transporte artillado de la Real Armada *San Quintín*, de donde saldría con ropajes nuevos el mercante de carga general de la naviera Llanes, conocido como *Doña Mencía*.

El vejete llamado don Agustín Fontana, dueño del abrevadero, como el segundo denominaba con cariño al establecimiento, se presentó a bordo con una sonrisa en la boca. Y debía haber entrado en la sesentena, aunque mostrara movimientos y voz propios de alguien más joven. No circunnavegó en pensamientos un solo minuto, y me atacó por derecho.

—Mucho gusto en conocerle, señor comandante. Todo se encuentra preparado para llevar a cabo esta… esta extraña misión que se me ha encargado.

—¿Extraña? —Prefería no entrar en discusión sobre el tema—. Tan sólo se trata de un pintado general.

El vejete me miró con detenimiento y parca sonrisa, antes de continuar.

—Lo que vos digáis, señor. Estamos preparados. Incluso hemos instalado dos plumas en tierra, para librar la marca de flotación. Como si se tratara de un carenado a la tumba, más propio del siglo pasado.

—En efecto. Creo que ya el segundo comandante le indicó las necesidades específicas. Espero que todo se haga con la precisión y calidad que hemos programado. En siete días, debemos abandonar la bahía.

—Y así lo hará, señor, no lo dude. Incluso un día antes, si las olas se mueven a favor.

—No deseo depender de las olas, sino del trabajo bien hecho, don Agustín.

—Quedará satisfecho, señor, ya lo comprobará con sus propios ojos.

Sin más conversaciones intrascendentes, el personal del establecimiento, bajo la batuta del dueño, puso manos a la obra de inmediato con todo empeño. En primer lugar y durante el resto de la jornada, se preparó la estructura al ciento, para llevar a cabo el pintado general en orden de luces. Por fortuna, la zona del carenero

quedaba metida un poco tierra adentro, con lo que era muy difícil distinguir la silueta del buque desde la bahía. Y ya comenzaban a caer las luces, cuando don Agustín nos comunicó con entera satisfacción, que todo se encontraba preparado para acometer el pintado general con las primeras horas de la siguiente mañana. Y aquella noche pude descansar a pierna tendida, porque en verdad que no saltaba una sola moscarda contra la cara.

Debo reconocer que solamente me preocupaba ligeramente la necesidad de cobrar de los firmes desde tierra a las mesetas de las cofas, para dejar al descubierto la zona de obra viva necesaria. Pero todo se desarrolló como manufactura trazada, sin que apareciera un solo momento de tensión o preocupación. Como la línea de flotación quedaba un pie por encima de la real, fue sencillo pasar del blanco al verde, con su línea negra de separación, motivo muy utilizado en los últimos años por los buques mercantes.

Sin seguir normativa alguna y solamente al dictado de mis deseos, durante cinco días a trabajo de fuerza se pintó todo el casco, incluso las ventanas de las cámaras de popa y la batayola, en color blanco mate. Por su parte, las embarcaciones menores se dejaban en color verde, con su interior en negro. La arboladura se mantenía en color madera, como era habitual en buques mercantes y de guerra. Los montajes artilleros quedaron encerados y engrasados a su color, mientras las cureñas tomaban la tonalidad propia de la madera. Los pescantes, así como las cañas de las ametralladoras, que como tal se simulaban, debían aparecer en un tono verde mate. Las cubiertas se dejaban en su color natural de madera, mientras las cadenas y ojos de buey debían aparecer en negro, única deferencia con el color dominante previo. El timón se mantenía en las franjas anteriores: blanca, roja y negra. Por último, decidí que el nuevo nombre del buque debería aparecer en letras de clave de un color verde profundo. Evitaba el negro previsto inicialmente y comprobamos que destacaba con claridad sobre el blanco. Por fin, a los cinco días, pude observar en el coronamiento de popa el nombre que tanto animaba mi alma: *Doña Mencía*.

Aunque don Agustín intentara que, como había señalado en nuestro primer encuentro, la obra quedara ejecutada con una jornada de ganancia sobre el plan previsto, se necesitó la mañana del sexto día para que el vejete acudiera a mi cámara con una

sonrisa en la boca.

—Listo el trabajo encargado, señor comandante. Tres manos de pintura de la mejor calidad, que no sufrirá desconchones ni rabeos en muchos años.

—Estoy muy contento con el trabajo de sus hombres, don Agustín. Han demostrado ser unos profesionales como la copa de un pino. El contador le firmara el certificado de obra finalizada, para que lo pueda ejecutar en el arsenal. Cuando abandonemos en pocas horas esta excelente carpintería de ribera, comprobará que nuestra uniformidad va a cambiar al ciento. Este buque ha de mostrarse como un mercante de carga general. Espero de su necesaria discreción sobre tema tan sensible, para la misión que hemos de cumplir.

—Por supuesto, señor. Mucho he barruntado sesos adentro sobre las posibles misiones, que hacen necesario un cambio tan profundo de la estructura del buque. Comprendo el cambio de uniformidad, para adaptarse al cuadro general. Pero no se preocupe, que ejerceremos la discreción con mano severa.

—Agradezco sus palabras. Y nada más nos resta por encarar en su establecimiento. Quede en paz y que no le falte el trabajo. Mucho y bien hablaremos de la calidad de sus obras.

Tendí la mano al buen hombre, que la estrecho con fuerza y visible emoción. Le temblaba el timbre al despedirse.

—Que la misión a encarar le corra con vientos propicios y buena mar, señor comandante. Sin olvidar la suerte tan necesaria en toda empresa. Todo sea por el bien del buque, de sus hombres y de España.

—Muchas gracias.

De esta forma, tal y como había decidido, concedimos el tiempo necesario para que la dotación al completo mudara la uniformidad. Y juro por mis antepasados, que poco me agradó encontrarme al pronto embutido en uniforme de capitán de la marina mercante, aunque mucho admirara tal profesión. Discutí con el segundo las posibilidades que se nos abrían. Pero todavía restaban bastantes horas de luz, por lo que decidí abandonar el establecimiento y salir a la bahía para, sin pérdida de tiempo, sacar cabeza a alta mar y comenzar con la misión impuesta. La suerte se encontraba echada sobre el tapete y ya corría de mi mano obtener el triunfo o la

derrota.

11. De nuevo al mando en la mar

Con las últimas luces del día, quedamos libres de mares cerradas y pudimos encarar con franquía nuestra proa hacia poniente. A pesar de la minuciosidad con que solía obrar, bien sabe Dios que no disponía de un plan exacto para la derrota hacia el continente americano, aunque algunas ideas bailaran en mi cabeza desde muchas jornadas atrás y no fueran demasiadas las posibilidades a escoger. En el puente de gobierno, tomaba la guardia el alférez de navío Ponce de León, antiguo segundo comandante, que había asumido su nuevo papel con lealtad y sin miradas torcidas. En pocos minutos, acudió el actual segundo, para informarme de la situación general.

—Sin novedad en maniobra y cubiertas, señor comandante. Le aseguro que me encuentro muy satisfecho con nuestros hombres. Ni una sola mano blanda ha aparecido desde la salida a la mar.

—Gracias, segundo. Mucho me alegro de que nuestros hombres den el do de pecho desde el primer momento. De todas formas, no debemos cargar la mano en exceso, que son muchas las singladuras que nos restan a proa y con acciones inciertas. Organizaremos los ejercicios doctrinales de cada día, en acuerdo a nuestra misión y necesidades que estimemos.

—Lo comprendo, señor, y muestro mi completo acuerdo. Descanse en su cámara, si le parece oportuno. Puedo tomar el control.

—Me parece perfecto, pero antes quiero que hablemos con el oficial de derrota, para concretar algunos puntos de la vereda a seguir.

—Pues ahí sobre el planero lo tenemos, señor.

Una vez avisado, nos reunimos los tres para charlar sobre la

derrota a seguir en busca de nuestro destino. Siguiendo mi orden, el alférez de navío Huertas había situado sobre el planero una carta náutica, que abarcaba todo el océano Atlántico. Tras ofrecerle un ligero vistazo, expuse mi opinión.

—Bien, señores, en principio, si no aparece mejor idea a la contra, pretendo que naveguemos entre Madeira y las Canarias. Pero sin recaladas al punto, ajustes de vista ni nada parecido. Cuanto menos nos vean navegar por esta parte del océano, mejor que mejor para la puchera. Una vez libres de archipiélagos, estableceremos rumbo directo a Fortaleza, que deberá ser un sudoeste o, más bien, un sur-sudoeste de forma aproximada. Mientras dispongamos de tiempo suficiente, emplearemos velocidad económica de máquinas y el apoyo del aparejo, cuando los vientos así lo favorezcan, que no viene mal ahorrar piedras. Y con los benditos Alisios, tal condición deberá suceder en casi toda la navegación. Bueno, hasta la zona de las putañeras calmas, que atravesaremos con nuestra hélice avante sin problemas. Una vez cruzado el ecuador, nos quedará el puerto de Fortaleza a escasas millas —los miré fijamente, antes de preguntar—. ¿Qué les parece?

—Más o menos, señor, lo que trajinaba en mis pensamientos —entró el segundo con voz firme—. En total, deberemos navegar desde Cádiz una cantidad de millas ligeramente superior a las tres mil. Disponemos de tiempo más que suficiente, sin necesidad de cargar las máquinas al rojo, siempre que la gran señora de las aguas no nos azote de reojo.

Miré hacia Huertas, en espera de sus comentarios. Y mucho contaban para mí, al ser un oficial altamente experimentado en navegación, precisamente en los escenarios geográficos que deberíamos abordar. No tardó mucho en elevar su opinión.

—Muestro mi acuerdo con su idea general, señor comandante —comentaba Huertas con voz tendida—. Como dice, pocas opciones se nos abren a la mano. Y como opina el segundo, si no sufrimos un temporal de barbas, a velocidad económica nos sobrará tiempo.

Comprobé que el guardiamarina Olmedo, nombrado como ayudante del oficial de derrota, intentaba seguir la discusión en la distancia sin perder palabra, temeroso quizás de una excesiva cercanía a los mandos. Me dirigí a él, momento en el que sus manos comenzaron a temblar ligeramente. Deben tener en cuenta, lo que

para un joven guardiamarina representa que se le dirija el señor comandante en persona.

—¿Qué le parece la derrota establecida, caballero Olmedo?

—Pues… pues la verdad, señor comandante, que no dispongo de suficientes conocimientos como para…

—Tranquilícese, caballero. No se encuentra ante un tribunal de exámenes en la Academia. A bordo será considerado como un oficial más. Y si entramos en combate, ambos caballeros serán un factor muy importante a tener en cuenta.

—En el caso que exponen, señor comandante, estimo que cruzaremos la línea ecuatorial de norte a sur.

—En efecto —me hizo gracia, que aquella fuera la mayor preocupación del caballerete en tales momentos. Como sabía por dónde jalaba su imaginación, me apresté a concederle una agradable noticia—. Y de esa forma, podrá grabar la primera muesca en su cintón marinero.

—Será un honor, señor comandante.

—¿Cuántas muescas estima que he marcado yo a lo largo de mi carrera?

—Pues no sé, señor, pero… pero estimo que habrá marcado las cinco.

—Se equivoca de parte a parte —levanté el bolso de la camisola, para que pudiera comprobar mis palabras en el cintón—. Solamente pude marcar cuatro hasta el momento. Por desgracia, me falta navegar por las aguas frías del noroeste americano, por encima del cabo Mendocino. Y en estos años, no es fácil que se ordene a un buque de la Armada alguna comisión por aquellas costas.

Se hizo el silencio a tachón de muerte. Y en verdad que el tema no precisaba de más comentarios. Para demostrar mi confianza en el segundo, autoricé su oferta.

—Bien, segundo, me retiro a descansar. Tome el control del gobierno y avíseme de inmediato, si aparece alguna anormalidad.

—Así lo haré, señor, no se preocupe.

Abandoné el puente de gobierno con un sentimiento de felicidad en el pecho. De nuevo mandaba un buque en la mar, situación deseada por todo oficial de guerra, pero ahora con unas perspectivas de futuro diferentes y muy especiales. Me habían confiado una misión de indudable importancia, como único

representante español en la división internacional que debería formarse. Y, posiblemente, sería necesario afrontar duros momentos de mar y guerra, en los que el buque de la Armada no podía dar la blanda en ningún momento, más bien al contrario.

Tras dormir algunas horas como un bendito abierto de alas, a las cinco de la mañana me despertó Ricardo. Y una vez ingerido un par de tazones de café, regresé al puente de gobierno, dispuesto a tragar blancos y negros. El crepúsculo matutino permitía vislumbrar sombras y luces con suficiente claridad. El segundo se acercó, al comprobar mi presencia.

—Sin novedad en todos los sistemas, señor. Navegamos rumbo sudoeste, cuarta al sur. Con máquina a potencia económica y sin apoyo del aparejo, estamos marcando casi los nueve nudos de velocidad. En opinión de Huertas, nos beneficia la corriente. Debo confesarle que, en mi opinión, navega muy bien este buque, condición que desconocía. Y con una bendita estabilidad.

—Muchas gracias, segundo. Bien conozco de lo que es capaz este querido *San Quintín*. Bueno, quiero decir este vapor *Doña Mencía*, apelación a la que debemos acostumbrarnos. Su principal característica es la fiabilidad de los sistemas, especialmente el de máquinas, así como la estabilidad que menciona. En un par de horas, ordenaré largar todo el aparejo. Este viento del nordeste y fresco de fuerza nos entra en dulce. Puede retirarse a descansar.

—Se lo agradezco, señor. Si le parece bien, dentro de algunas horas podemos reunirnos para establecer con mayor exactitud el ritmo y contenido de los ejercicios doctrinales. Creo que deberían encontrarse presentes la mayor parte de los oficiales.

—Me parece perfecto. A las once de la mañana, llame a Junta de Oficiales en su cámara. Aprovecharé la ocasión para exponerles la misión asignada a nuestro buque con exactitud. Y ahora, duerma un poco.

—Así lo haré, señor, muchas gracias.

La guardia de gobierno la había tomado, en el previsto relevo, el alférez de navío Olmos. Se trataba de un joven gaditano, despierto y vivaracho, guasón de morro a rabo. Y parecía una persona simpática y dicharachera, en cuanto tomara la suficiente confianza. Fue en aquellos momentos, cuando apareció el oficial de derrota, que se acercó a mí con rapidez.

—Sin novedad en la derrota, señor. Situación astronómica precisa y sin problemas. Me encontraba ordenando el pañol propio. Y de acuerdo a lo que le comenté, he traspasado la colección de planos del buque al maquinista primero.

—Muy bien. Considero absurdo que esos planos se encontraran asignados al oficial de derrota, que jamás deberá usarlos. Por cierto, supongo que habrá trazado derrota equidistante entre los dos archipiélagos.

—Así es, señor, tal y como ordenó.

—Pero ahora prefiero que se acerque un poco más hacia las islas de Madeira. No obstante, sin recalada. Es posible que avistemos el Pico Ruivo o el Pico Arieiro, ambos con una altitud superior a los mil ochocientos metros.

—Dependerá de la visibilidad, señor, o de lo que desee acercarse.

—Nada de acercarnos en exceso, Huertas. Solamente deseo que pasemos más cerca del archipiélago portugués, que del español. Un exceso de precaución, porque en las islas canarias occidentales deben reconocer bien la silueta de este buque.

—Comprendo, señor. Ya sé que navegó durante varios meses cerca de la isla de El Hierro y otras menores. Una bendita comisión de mar.

—Tan bendita, que me hizo encontrar esposa —los dos reímos de excelente humor.

También había entrado de guardia en el puente de gobierno, como oficial subalterno, el guardiamarina Lapiedra, joven aniñado oriundo de La Coruña, con acento gallego de estera dura. Y como mucho me gustaba charlar con las jóvenes promesas de la Armada, me dirigí a él.

—Caballero Lapiedra, ¿qué accidente geográfico deberíamos observar en primer lugar?

—El pico del Teide, señor comandante —el joven parecía seguro y feliz, al poder contestar con rapidez—. Se nos aparecerá a unas ochenta millas de distancia, más o menos.

—Muy bien. ¿Acaso ha divisado el pico nevado en alguna ocasión?

—Sí, señor. Tracé derrota hacia la isla de Tenerife seis meses atrás, a bordo de la corbeta *África*, con valija y despachos. Nos

embarcaron a seis guardiamarinas para la citada comisión.

—Me parece correcto. Por cierto, ¿qué destino se le ha concedido a bordo?

—Ayudante del jefe de la batería, alférez de navío Ponce de León, señor comandante.

—Pues ya puede aplicarse y estudiar hasta el último tornillo de los montajes principales.

—En eso estoy, señor comandante. Y también con las ametralladoras.

—Perfecto.

Una vez sentado en *el trono*, como popularmente se denominaba el sillón del comandante en el puente de gobierno, disfruté de la placentera navegación. No se podía haber escogido un arranque de comisión con mejor cariz. Porque los cielos pintaban en azul intenso, el viento se mantenía del nordeste y fresco de fuerza, la visibilidad se alargaba al infinito, mientras en la superficie de las aguas aparecían cabrillas blanquecinas de escasa monta. Y para regusto propio, el rumor de las máquinas sonaba a la perfección, que ya me conocía bien sus diferentes melodías.

A la hora prevista, bajé a la cámara de oficiales, tras la pertinente llamada del segundo a la preceptiva Junta. En aquel momento, ordené al oficial de guardia, alférez de navío Olmos, que entregara el control del puente de gobierno al guardiamarina que actuaba como subalterno. Y mucho me alegró comprobar cómo el joven, incrédulo, se inflama como pavo real en celo. Bien es cierto, que no aparecía un solo buque en todo el horizonte y navegábamos por mar libre. Mantenía la opinión de que, a los oficiales subalternos en cualquier escalón, es bueno que se les conceda confianza suficiente, lo que mucho redunda en su positiva formación.

Aunque no se tratara de condición habitual, había invitado a la Junta, además de los oficiales de guerra y mayores, al maquinista jefe y al contramaestre primero, personajes que, en mi opinión, debían encontrarse al día y con detalle sobre nuestros planes de acción. Por fin, entré en la cámara por el acceso de proa. Una vez dada la voz de atención y con todos los hombres en pie, ordené que tomaran asiento con comodidad. Tal y como había ordenado, Huertas había situado sobre un atril las cartas generales del

Atlántico y del Pacífico, nuevas denominaciones para los que siempre habían sido conocidos como Mar del Norte y Mar del Sur. Y sin esperar un segundo más, me dirigí junto a la información expuesta para tomar la palabra.

—Bien, señores, sean bienvenidos a la primera junta de oficiales que celebramos a bordo del vapor *Doña Mencía*. Es mi intención comentarles con detalle la misión que nos ha sido ordenada, así como las acciones derivadas que deberemos adoptar. Y si se les aparece alguna duda, pueden alzar la mano de inmediato, para que les autorice a preguntar.

Giré la vista sobre aquella docena de hombres, en los que tanto confiaba de antemano. Un conjunto de rostros serios y almas impacientes por conocer la verdad. No quise alargar lo que podía convertirse en marea dura de pensamientos.

—Seguro que habrán escuchado uno y mil rumores sobre la misión encomendada a nuestro buque, calificada en ocasiones como misteriosa, secreta y otros adjetivos todavía más peregrinos. Sin embargo, deberán reconocer que se nos ha concedido una ocasión especial, para demostrar de lo que es capaz un buque de la Real Armada y sus hombres. Deseo mantener esta información de forma reservada, aunque comprendo que algunos de sus subalternos deban conocer la verdad. Lo dejo al criterio personal de todos ustedes. Y posteriormente, hablaremos de los ejercicios doctrinales, en acuerdo a las acciones que podremos encarar.

De nuevo me detuve, por si alguno deseaba elevar preguntas. Sin embargo, todos se mantenían en tensión, al no haber sacado todavía el conejo del sombrero. Decidí continuar y entrar por fin en el meollo principal.

—Hace algunos meses, tuvo lugar en Londres una reunión secreta, auspiciada por el Primer Lord del Almirantazgo británico, a la que fueron invitados los responsables de las principales Marinas del mundo o sus embajadores en representación. El fin perseguido era comentar el deterioro que se sufre día a día en el mar de la China, donde buques mercantes de cualquier porte, así como otros de guerra poco armados, sufren los impenitentes ataques de los piratas chinos, a veces en caza como manada de animales. Ya saben que esos mal nacidos son tan crueles y sanguinarios como el peor de los bucaneros caribeños. Como es natural, los británicos pensaron

en formar una división con buques de su Marina, de la de España, Francia, Portugal, Países Bajos, Estados Unidos de Norteamérica y todo aquel que reclamara intereses en la zona. Como pueden comprobar, he mencionado todos aquellos países que emplean una parte importante de su comercio marítimo en el mar de la China o escenarios cercanos.

Nuevo descanso, para tomar aire y ralentizar emociones. Comprobaba cómo algunos mostraban rostros de asombro o incredulidad.

—Desde un primer momento, se tuvo en cuenta que los piratas chinos forman una sociedad muy bien informada. No sabemos cómo les funciona ese especial espionaje, pero así es. Por esa razón, suelen atacar a sus presas en los momentos más oportunos, y es muy raro que una unidad bien armada llegue siquiera a encontrarlos. En vista de estos factores, se pensó que los buques llamados a formar esa división internacional debían ser buques de guerra convenientemente camuflados, o mercantes artillados sin que mostraran su verdadero poder. Tras pensar en los diversos factores que influían en la operación, nuestra Armada comunicó oficialmente su voluntariedad para formar parte de la división marítima internacional. Al mismo tiempo, escogía el transporte artillado *San* Quintín, para formar parte del conjunto. Como es lógico pensar, el buque, robusto y de gran fiabilidad, como le quedará a la vista, debería ser artillado en conveniencia, así como estibar su armamento convenientemente camuflado, condición en la que pueden comprobar que navegamos actualmente. Pero, en primer lugar, y ahora les hablo de mis propios pensamientos, desearía convencerme de las verdaderas intenciones de cada Marina al integrarse en esta empresa.

Me detuve, mientras mesaba mi cabello y exponía rasgos de incredulidad. Llegué a dudar de la conveniencia de exponer mis propios miedos, pero no era momento de recular una cuarta.

—Es posible que sea mal pensado de antemano. Me refiero a que los británicos rara vez acometen una empresa internacional, sin un objetivo más o menos oculto. Es posible que no sea esta la ocasión, pero me gustaría saber a ciencia cierta lo que, en verdad, pretenden los ingleses y también los franceses. En fin, ya reventará la piñata, si los hechos apuntan en mi dirección. Pero debemos dejar este

camino y centrarnos en el asunto, que ahora mismo nos ocupa directamente. Deben tener en cuenta, que el verdadero problema para luchar contra la piratería china es poder localizar y atacar a muerte a los buques principales, ese conjunto de champanes que presentan una extraordinaria capacidad de enmascararse con grupos mercantes o, sencillamente, esconderse en refugios que sólo ellos conocen. Deben saber qué hace cuatro o cinco años, tras la pérdida de dos buques mercantes y un vapor correo de la Armada, en su habitual correo de Manila a Singapur y Hong Kong, se intentó una operación de castigo por medio de una división española compuesta por tres fragatas y siete buques de menor porte. Nada pudieron conseguir porque, sencillamente, no encontraron un solo putañero champán pirata.

Con rapidez, el alférez de navío Olmos elevaba su mano para solicitar permiso de pregunta, que fue admitida de inmediato.

—Perdone, señor comandante. ¿Esos champanes chinos mantienen las características que aparecen en grabados antiguos?

—El champán es un buque propio de la China, e incluso del Japón, aunque en menor medida. Inicialmente, se empleaban únicamente para las artes de la pesca, aunque con el paso de los años y aumentos en sus portes, también pasaron a ser utilizados como transportes. Se construyen con una eslora muy generosa en comparación a la manga, y con mucho arrufo [5]. Suelen arbolar dos o tres palos, con velas de estera arboladas al tercio. El palo de proa presenta una fuerte inclinación avante. La vela mayor es de enormes dimensiones, mientras la mesana suele aparecerse muy pequeña y se emplea especialmente como apoyo para las maniobras. El buque se compone de cuatro, seis u ocho cajones de madera recia, perfectamente grapados entre sí y muy bien calafateados en doble cuchara. De esta forma, aunque alguno de los cajones se deshaga por varada o impactos de cañón, la dotación puede refugiarse en el resto. Antiguamente, navegaban casi en exclusiva por ríos, aunque fueron ampliando su zona de actuación a las costas e incluso a mares de altura. Ha sido muy habitual que los piratas chinos atacaran buques o puertos filipinos durante muchos años. Y posteriormente, se dieron a la más pura piratería contra todo lo que pudiera reportarles algún beneficio. Durante siglos, empleaban únicamente la propulsión en base a su aparejo, y así

continúan en elevado número, aunque hace años que, en algunas de esas unidades, se instalaran plantas de vapor. En principio, suelen ser buques dedicados al comercio. Sin embargo, los que se emplean en el saqueo disponen de artillería y un muy elevado número de hombres, armados con fusiles de cualquier procedencia y chuzos de abordaje. Cuando de alférez de navío navegaba por esas aguas en misión de vigilancia, los vi maniobrar e incluso actuar, cuando intentaron mordernos por derecho. Les aseguro que siempre los temeré, ante la simple visión de sus rostros asesinos. Como les decía, los he visto operar muy de cerca y te impresionan. Se trata de hombres decididos, bragados, inhumanos en muchas ocasiones y muy insistentes, capaces de perseguir durante días y semanas una posible presa sin ceder una cuarta, aunque sea por conseguir una sencilla moneda de plata. Y es importante tener en cuenta que, en ocasiones, entran en caza como manada de lobos, con dos, tres y hasta cuatro unidades, y aun con la ventaja de la propulsión no es fácil evitar sus ataques. Bueno —ahora me dirigía a Olmos—, creo que con esta breve explicación aclaro sus dudas.

—Muchas gracias, señor comandante.

—Continuando con nuestra misión y tras contestar al Almirantazgo británico de forma afirmativa, se ha establecido un punto inicial de encuentro en el puerto brasileño de Fortaleza, hacia donde nos dirigimos en estos momentos. Todos los buques que deseen tomar parte en la operación conjunta deberán encontrarse en dicha localidad para llevar a cabo la primera y reservada reunión entre los mandos. La fecha se extiende variable, pero limitada entre los días diez y quince del mes de julio de este año. Por esa razón, en cuanto hayamos avanteado los dos archipiélagos, arrumbaremos por derecho hacia el mencionado puerto.

—¿Los británicos ejercerán el mando de la división, señor? —Preguntaba Huertas.

—Nada de eso, y se trata de un tema de la mayor importancia. Se dejó expresamente claro desde las primeras conversaciones, que será una división naval de iguales, sin concesión alguna a designar un mando predeterminado. Aunque en principio los británicos empleaban la voz latina *primus inter pares*, se aclaró posteriormente que ni siquiera habría un primero, aunque si la completa igualdad de los mandos. No obstante, supongo que, en la

primera reunión, debatiremos la posibilidad de que un buque ejerza el control táctico de la división, bien de forma permanente o rotatoria. Ya les digo, que se han dejado muchos detalles en el aire, que deberán ser aclarados en su momento.

—¿Cuánto tiempo se ha establecido como marco para la operación, señor? —Preguntaba el alférez de fragata Llorens.

—También indeterminado, Llorens. El propio señor ministro dejó ese importante detalle a mi elección. Les aseguro que, en estos momentos, no tengo una idea clara, aunque en mis pensamientos barajo diferentes posibilidades. De acuerdo a cómo se muevan las primeras decisiones y resultado de las acciones, así lo decidiré.

Se estableció un ligero silencio, que fue cortado por el segundo.

—¿Se han establecido penas para los piratas que sean apresados, señor? Es posible que cada país ejerza diferentes sanciones, en base a sus propios códigos.

—Tiene razón, segundo. También lo he pensado. Como se ha establecido la necesidad de arrasar a muerte a esos malditos, pienso defender el enjuiciamiento inmediato de los apresados y establecer la pena capital a bordo, siendo colgados de la verga del mayor sin mayores contemplaciones. Estas penas deben ser observadas, cuando sea posible, por buques chinos, para que se ejerza la necesaria ejemplaridad.

—¿Alguna idea sobre los posibles ataques y tácticas a seguir, señor? —Preguntaba Ponce de León.

—Tampoco recibí instrucciones en ese sentido. Supongo que, en la primera o sucesivas reuniones de comandantes, se hablará del tema. Pero ya les digo, que la intención es atacar y perseguir al mayor número posible de buques piratas. Debemos establecer algún plan sobre cómo lanzaremos el cebo, con los buques de la división dispuestos a entrar en acción. Pero no deberemos presentarnos agrupados, o la sorpresa caería de plano. Como es lógico pensar, efectuaremos apoyo mutuo cuando así se requiera.

—¿Y sobre los ejercicios doctrinales, señor? —Preguntaba el segundo.

—Buena pregunta. En primer lugar, ya sabe que no deseo cargar la mano en exceso. Sin embargo, hay dos aspectos en los que debemos incidir con la necesaria tenacidad. Es imprescindible el adiestramiento diario de las dotaciones artilleras, tanto de cañones

como de ametralladoras. Aunque todavía lo desconocemos, es posible que se nos requiera para efectuar fuego a larga y a corta distancia, incluso en combate a tocapenoles [6] y abordajes. Pero también será necesario ejercitar el rápido despliegue de los fusileros a las bandas. Como no deseo quedar en ningún momento con escasa munición, quedarán vedados los ejercicios de tiro real. Sólo los efectuaremos en ocasiones muy determinadas. Por el contrario, la fusilería ejecutará ejercidos reales a menudo, porque la munición de cartuchería embarcada se eleva a cotas astronómicas. Sin embargo, las granadas de los tipos a emplear, aunque las hayamos embarcado en un nuevo y más amplio pañol, es limitada. Pueden estar seguros de que me muevo en meras suposiciones, pero entiendo que el puerto de Manila puede ser un buen destino, previo a las acciones de castigo. Allí deberemos exhibir nuestros buques mercantes, para que llegue a oídos de los piratas chinos. Además, en la capital filipina dispondremos de la posibilidad de abastecernos de munición para nuestros cañones, aunque con procedimientos muy discretos. Eso, al menos, me comentaron en el arsenal de La Carraca.

Ahora el silencio se hizo denso y largo, por lo que decidí entrar en la recta final.

—Bien, señores, creo que esto es todo lo que puedo comentarles hasta ahora. Conforme se sucedan los acontecimientos y, de forma especial y, en primer lugar, las decisiones que se tomen en la reunión de comandantes en Fortaleza, se lo haré saber —giré la vista en redondo por última vez, para comprobar que ninguna mano se alzaba—. Como no parece que surjan dudas de importancia, declaro levantada la Junta de Oficiales.

Abandoné la cámara de oficiales de excelente humor. Creí entender que mis hombres se encontraban dispuestos para entrar en acción, cuando así se les requiriera. Pero también sentí larga satisfacción al comprobar sus rostros, donde era posible encontrar rastros de orgullo propio, el mejor sentimiento para entrar en combate. Todos eran conscientes de lo que nos jugábamos en aquel intencional envite, y que no podíamos fallar. La Real Armada debía quedar en un nivel muy alto, y a ello nos aplicaríamos con uñas y dientes.

12. Hacia nuestro destino

Por gracia de los cielos, la navegación entró en una rutina, bendita que no tediosa rutina, la mejor situación que puede disfrutar la dotación de un buque en la mar. Y en ella solemos pensar con cierta envidia, al recibir olas blancas mal dadas. Divisamos en la distancia el cono nevado del Teide y los picos de las altas montañas de Madeira. Pero a partir de entonces, mar, mar y solamente mar. Creo que la plenitud del marino se alcanza cuando se ve rodeado por las aguas en todo el horizonte, como si se tratara del único ser capaz de bailar sobre ellas. Para colmar el vaso de las bondades, hasta el momento de cruzar la línea equinoccial, bastante cerca de nuestro inicial destino, no sufrimos a bordo ni una sola calentura. La enfermería se encontraba vacía, situación anormal porque las fiebres, enfermedades del pecho y algunas de mayor nivel suelen ser norma habitual a bordo de cualquier buque. Quizás por ello, mis hombres engranaban una sonrisa con otra, sin olvidar que los alimentos se mostraban de superior calidad a la habitual.

No crean que, a causa de tan benditas condiciones, llegamos a bajar el listón establecido para los ejercicios doctrinales. Y si se mejoró de forma notable en el aspecto de la maniobra, consiguiendo compenetrar a muchas almas separadas en leguas semanas atrás, más se advirtió el adelanto en las dotaciones artilleras. El condestable primero, don Jorge Moragas, demostraba su profesionalidad día a día, mientras los cabos de cada cañón se amadrinaban a sus piezas sin costuras. Hubo días en los que llegamos a marcar un ritmo de fuego, que me parecía impensable un mes atrás. Por su parte, el condestable segundo, a cargo de las ametralladoras, también consiguió acaparar mi atención. Y en este particular caso, realizaban fuego real en bastantes ocasiones, con la

felicidad que suponía comprobar que aquellas piezas *Nordenfelt* de 25, modelo nuevo recién entregado a la Armada, apenas se encasquillaban, especialmente en frío. No obstante, y a pesar de mis propios condicionantes, también llevamos a cabo ejercicio de fuego real con las tres piezas principales, momento en el que se demostró la buena puntería de los cabos y la completa fiabilidad de la batería.

En cuanto a la bendita rutina de mar, solamente se vio truncada en dos ocasiones, antes de alcanzar el deseado ecuador. La primera tuvo lugar en las latitudes que los ingleses denominan *de los caballos*, al ser habitual sufrir encalmadas de órdago, muy similares a las que normalmente suceden alrededor de la línea equinoccial, las famosas y muy conocidas zonas de las calmas. Como solía ejercer el profesorado marítimo con los guardiamarinas con extremo placer, aquella mañana pregunté al que se mantenía en guardia de derrota.

—Caballero Olmedo, ¿conoce la leyenda del *Mar de los Caballos*?

—¿Ha dicho *Mar de los Caballos*, señor comandante? —El pobre caballero mostraba un rostro, como si se le hubiera preguntado por el sexo de los ángeles—. Jamás escuché tal apelación.

—No entre en recorrida de nervios, por favor, que se trata de una situación normal. Incluso algunos oficiales de guerra de alta graduación desconocen lo que le he preguntado. Vamos, Martín —me dirigía al segundo comandante—, ilustre al caballero sobre el tema.

El segundo aceptó con una sonrisa, antes de dirigirse al caballero Olmedo.

—En primer lugar, caballero, debo asegurarle que, de forma incorrecta, se la suele denominar como leyenda del *Mar de los Caballos*. Porque no debe apuntarse como leyenda alguna sino, más bien, como una realidad.

—Tiene razón en sus palabras, segundo —apunté con rapidez—. Es absurdo que se la denomine así normalmente. Pero, continúe, por favor, con la historia de los caballos húmedos.

—Como ordene, señor.

El segundo se giró hacia el guardiamarina, aunque también

pegara la oreja el alférez navío Olmos, muy posiblemente por desconocer esa historia. Continuó con decisión.

—Como le decía, y ha rubricado el señor comandante, no se trata de teoría ni de leyenda alguna, sino de una demostrada realidad, que aparece en un buen número de crónicas marítimas. Bueno, los británicos también la denominaban como *Latitudes de los Caballos*.

—¿Ha dicho *Latitudes de los Caballos*, señor segundo? —El caballero Olmedo continuaba en visión de espejos lejanos.

—En efecto. Puede estar seguro, caballero, de que la mayor parte de los oficiales con cierta experiencia, lo habrán escuchado en alguna ocasión, aunque en la actualidad haya perdido casi toda su vigencia. Le aclararé que la primera vez que, en un informe oficial, apareció tal denominación, fue gracias al teniente de navío Patricio Borrego. Mandaba el bergantín *Pilar*, en los primeros años del pasado siglo, con derrota que, proveniente del Río de la Plata, se dirigía hacia Cádiz. Tras varios días manejando el aparejo, sin respirar ni un miserable vagajillo [7] entrado de rondón, intentaba adelantar alguna milla en la zona de las calmas, cuando entró en una noche cerrada y sin un mínimo alumbramiento de la luna. Con la amanecida y para sorpresa de todos, el bergantín se encontraba rodeado de caballos muertos en inmensa cantidad, hinchados como un pellejo de vino, que se mecían de forma indolente en la superficie del agua. A veces, se respiraba un aire fétido, proveniente de aquella podredumbre casi totalmente putrefacta, con visibles restos sanguinolentos, posiblemente pasto de tiburones u otros carroñeros marinos. Por tal razón, Borrego consignó en su parte de operaciones y campaña, ese nombre de *Mar de los Caballos*.

—¿Qué hacían esos caballos muertos a docenas sobre las aguas, señor? —Preguntaba ahora el alférez de navío Olmos, evidentemente interesado en el tema.

—Pues es muy sencillo. Cuando un convoy de buques en dirección al Nuevo Mundo quedaba clavado con estacas duras en la famosa zona de las calmas, y los días comenzaban a transformarse con insoportable lentitud en semanas largas, acababa por ser necesario racionar el agua a bordo a grifo de muerte. Y como es lógico pensar, los caballos, que tanto líquido necesitan a diario, eran los primeros elementos en ser sacrificados, aunque se tratara

de elementos de extrema importancia en su puerto de destino. Se comenta que los británicos los lanzaban al agua sin misericordia, por lo que los animales necesitaban bastante tiempo para perder la vida, ahogados, con espantosos sufrimientos entre relinchos de muerte. Al hincharse las pieles, acababan por flotar en superficie como un odre vacío. Los españoles, sin embargo, no eran tan crueles y mucho más prácticos. Cuando se decidía eliminarlos, el matarife se encargaba de ellos, que acababan por engrosar las pucheras de a bordo en forma generosa, aunque hubiera más huesos que carne. En ocasiones y por pura necesidad de supervivencia, incluso se acababan por lanzar al agua todos los elementos pesados de a bordo. Me refiero a diversos enseres, balerío e incluso alguna pieza artillera. Se intentaba ganar alguna décima de milla más, a cualquier precio.

—¡Qué horror! —Comentó el caballero Olmedo, espantado de la imagen que en su mente se abría—. Deberían sufrir mucho esos animales.

—Por supuesto. Pero, bueno, de ahí proviene la acepción de *Mar de los Caballos*, —que acuñó Borrego por primera vez y que, en mi opinión, es bastante conocida para todo aquel que haya leído nuestras acepciones marítimas tradicionales—. Los británicos, sin embargo, lo denominan como *Latitud de los Caballos*. Y no solamente por diferenciarse de nosotros, sino porque en la latitud aproximada de los 30 grados norte, por donde ahora navegamos, en la zona que conocemos como de altas presiones, ahora lo sabemos por los barómetros, también se producían unas encalmadas de orden. Y obligaban a sufrir las mismas acciones sobre la restricción del agua y efectos secundarios. Como es de suponer, en esa zona y si las calmas se alargaban mucho, seguían lanzando los caballos al agua, llegado el momento de necesidad. De ahí que la denominaran como *Latitud de los Caballos* y, por extensión, aplicaran también esta designación a la zona ecuatorial de las calmas. Esta acepción aparece incluso en tratados británicos de navegación. Como pueden comprobar, no se trata de leyenda o invento alguno por mi parte o del señor comandante, sino de una realidad que aparece en informes y tratados náuticos. Y creo, señor —se giraba hacia mí con una sonrisa en la boca—, que esto es todo en líneas generales.

—Muy bien, segundo. Espero que al caballero Olmedo y algún

otro oficial —miraba con sonrisa añadida hacia quien montaba la guardia—, le haya quedado clara esta historia de la mar.

Como les he dicho, aquella mañana navegábamos por las latitudes cercanas a los treinta grados, con viento caído a cubierta y mar casi en plata, mientras el oficial de derrota intentaba tomar la altura del sol a la meridiana. El aparejo, largado al copo, se mecía en tristeza de velas caídas al suspiro. No obstante, a bordo se mantenían los cuerpos y mentes felices porque con las máquinas a potencia económica, debíamos rascar los ochos nudos de velocidad. Sin embargo y como aseguraba el teniente general de la Armada don Antonio Barceló, gran amigo de mi bisabuelo, en sus animados soliloquios profesionales, la mar es caprichosa y mudadiza como mujer cortesana vestida en sedas, y así lo creía yo fervientemente. Pero en muy contadas ocasiones a lo largo de mis corridos años de mar, que no son pocos, pude comprobar tan abrupta variación de las circunstancias ambientales, como si todos los dioses erigidos a lo largo de la Historia se decantaran en conveniencia a un solo plato de la balanza, de prodigioso salto. De tal forma, en escasos minutos comenzamos a vernos envueltos en una situación de estera negra, como algunos viejos marinos denominan tan negativo efecto, si han disfrutado de la suficiente suerte para superarlo. La rumazón oscura cabalgaba hacia nosotros desde el Norte al galope tendido y con las fauces abiertas.

Pocos minutos después, amparados de repente en luces negras, un violento bandazo me golpeó la cabeza contra la banda, sin esperarlo. Como si se tratara de una pesadilla repentina, nuestro barco comenzó a gemir de guinda a sentina como cochino en matanza, y las fuertes sacudidas que se sucedían, indicaban sin duda el brusco cambio en las condiciones de mar y viento que nos asolaban. El contramaestre primero apareció como por encanto por la escala de acceso al puente de gobierno, norma habitual en casos como el que sufríamos, cuando el nostramo entiende que debe comunicar al comandante alguna opinión importante. Don Estanislao se dirigió a mí sin dudarlo.

—Trabajo me ha costado, señor comandante, mantener en vela la escotilla del tambucho, a la vez que una ráfaga de mar salada salpicaba mi cara con fuerza. Me refiero a esas gotas de agua, cuyos efectos en la piel asemejan el impacto de balines de mosquete. He

circulado casi a tientas, porque la noche se cerraba a mis ojos como boca de lobo, y a duras penas alcancé el pasamanos de la escotilla mayor, cerrada *a buen viaje*, prevención que ordené tomar en rigor a causa del nuevo cariz abierto.

—Don Estanislao, ¿cómo ha podido saltar este ventarrón en tan escaso tiempo?

—Hace pocos minutos y de forma inesperada, observé que comenzaba a cabrillear la mar en la distancia, como si un millón de peces intentaran evitar ser devorados por un carroñero mayor. Una estampa muy parecida a los clásicos *tortoleros*, que se sufren en el noroeste americano. Y todavía pude observar cómo se ampollaba en grueso poco a poco, hasta arbolar espuma. De acuerdo con las órdenes de la madre, el viento roló a un norte duro en tan corto espacio de tiempo, que más parece obra de Satanás en inmerecido castigo, a la vez que aumentaba en fuerza hasta sentirse cascarrón, y diría que con visos de atemporalarse en corto.

—¿Una tramontana mediterránea dura en esta época del año?

—Así es, señor, por extraño que le parezca, y con cizaña sembrada en su espalda. Esta situación mucho se asemeja a la *manta negra* mediterránea, condición que pocos hombres de mar han comprobado para contarlo después. Una vez la sufrí metido en los calores de agosto, a bordo de la fragata *Santa Cecilia*, y juro que prefiero no recordarlo. Porque mucho nos hizo sufrir en el freu [8], hasta desplumarnos las cofas. Pero no es condición normal, y menos en estas aguas atlánticas de altura. Por desgracia, la mar no admite normas escritas y es reina suprema de su hogar.

—Razón tiene.

Poco a poco, las nubes negras se cerraban al copo. Más parecía que la noche se cargaba a mediodía. La oscuridad llegaba a ser casi absoluta, aunque se divisaran los rociones de espuma blanca, que hacían estremecer el casco del buque como tiovivo arrebatado. En el puente de gobierno ordené ampararse con hules y fuerza a los pernos, porque uno de aquellos golpes de mar podía lanzarnos al infierno. Ordené aproar al norte, dos cuartas al oeste, intentando tomar las olas con el mínimo peligro, cuestión muy difícil de conseguir. Al mismo tiempo, reducía la potencia de máquinas a los cinco nudos aproximadamente. Observé el rostro preocupado del segundo.

—¿Qué le parece esta situación, segundo?

—Pues como dice don Estanislao, le juro por mis antepasados, que jamás vi un cambio tan repentino y formidable de mar y viento.

—¿Y el aparejo, don Estanislao?

—De acuerdo con sus instrucciones generales, señor, fuimos cerrando velamen conforme aumentaba el rocío, hasta arriar las vergas del juanete. Navegamos todavía con las gavias, aunque en vez de tomarle rizos, le recomendaría aferrarlas por derecho de inmediato, señor. Porque sufrimos un ventarrón en toda regla y, para mis entendederas, aumentando el tono. Si por desgracia no me equivoco, entraremos en temporal corrido antes de que pique la hora nueva. Llevamos el viento cuartelado a su voluntad, que tampoco se acomoda con la mar.

—Mande aferrar las gavias cuanto antes. No obstante, creo que deberíamos tomar la capa de inmediato, sin dudarlo. Considero absurdo esperar, si estamos convencidos, como así pienso, que nos caerá la torta del temporal en escaso tiempo. Luego llegan las prisas de bombeo. ¿Qué le parece?

—Concuerdo al ciento con su opinión, señor. Capa dura y a verlas venir. Me dedico a ello de inmediato.

Cuando el contramaestre acababa esa frase y se dirigía hacia la escala, pude observar una cresta de agua gigantesca que nos entraba por la amura de babor. Se la señalé al segundo, y nos aferramos a muerte en los pernos. Nos tomó la montaña de espuma con fuerza guerrera, hasta pasarnos por los cuernos a ronda y dejar las ropas empapadas. Don Estanislao sufrió por su cuenta para no rodar escala abajo hacia la cubierta.

—En ese caso, señor —preguntaba el segundo—, ¿entramos en capa?

—Sin dudarlo, segundo. Y ya veremos cómo se mueve la perdiz. En un principio, he llegado a pensar en correr el temporal en popa, con máquina a media presión. Así lo hicimos en la goleta *Isabel Francisca* por aguas caribeñas, con evidente éxito. Sin embargo, debo reconocer que sufrimos algunos minutos de muerte con las montañas entrándonos de popa, que casi me vi cayendo a los fondos por ojo negro. No obstante, en estos momentos me reafirmo en dar la capa dura sin dudarlo, y a verlas venir. Por fortuna, tenemos mar y fondos libres por las treinta y dos cuartas [9] del horizonte.

—Creo que tiene razón, señor.

—Pues ya sabe lo que comenta el refrán marinero, caballero Olmedo —me dirigía hacia el guardiamarina, que mostraba rostro en blanco, mientras apretaba sus manos a los pernos—. *Barco a la capa, marinero a la hamaca* [10].

—Pues no parece momento para meterse en el jergón, señor comandante.

El viento acabó por atemporalarse con rapidez y claridad, mientras la mar arbolaba crestas hasta la cima. Y no fue tarea fácil en aquella situación, establecer el aparejo de capa, metidos en plena oscuridad, con violentas sacudidas y cabeceos de muerte. Los pitos de los contramaestres apenas se escuchaban entre el bramido del viento y los gualdrapazos de las velas, aunque allí trepaban por las jarcias los marineros y grumetes, afirmados como perchas a los flechastes. Por fin, tras una hora de extenuante esfuerzo, que se hizo casi eterno, conseguimos dejar el foque de capa o trinquetilla, un borriquete de trinquete y la mayor con todos los rizos tomados. En cuanto al mesana, se cazó a tachón en el escudo de popa, con lo que algunos, el contramaestre primero entre ellos, que presumía de verbo antiguo, la denominaban *a la capuchina*.

Pero todo tiene un precio en esta vida. Porque en aquella dura maniobra, muy cerca anduvimos de perder a uno de nuestros mejores hombres. Me refiero al gaviero catalán, menudo y pecoso, al que apodaban *Palamós*. La mar se lo llevó por el combés, y allí creímos que quedaría para siempre, en ese cementerio particular de tantos marinos. Sin embargo y como milagro santero, otro golpe de mar lo reintegró a bordo por el castillo, donde el joven se aferró a muerte, aunque se sintiera con el cuerpo descosido. Pero también por milagro, nuestro personaje solamente sufrió un par de costillas y una pierna contusionadas, sin excesivo peligro en futuros.

Atravesamos aquella terrible manta a la capa dura, con visible sufrimiento en todos los miembros de la dotación. Por mi parte, aún me costaba creer como cierto, que nos encontráramos sumidos en un terrible temporal en las Latitudes de los Caballos, cuando pocas horas antes nos bailaban el sol y las moscas sobre la cabeza. Creo que fue cerca de las siete de la tarde, cuando embocamos el peor momento del martirio. Nunca había imaginado que la mar pudiera ofrecernos una cara tan feroz, dispuesta a tragarse el mundo, al

punto de que ya no gobernábamos en ningún sentido, sino que nos batía la mar y el viento a su putañera voluntad, mientras el vapor *Doña Mencía* abatía lastimero como corcho a la deriva.

Confieso de forma privada, que hubo trances en los que me creí cerca de perder el buque. Los golpes de mar eran tan violentos y continuados, que mucho me temía sufrir una vía de agua en cualquier momento, que podía ser definitiva. No obstante, cuando peor lo pasábamos a bordo y los rostros miraban a los cielos en rogativa de almas, se produjo la bendición celestial. Porque al pronto y sin un mínimo aviso, comenzó a caer el agua como si se tratara del diluvio universal. No sólo no me preocupaba tal hecho, por haber cerrado toda escotilla, sino que aquello significaba el fin de los sufrimientos, si se seguía la norma habitual de la mar. Mientras el agua nos chorreaba a muerte, grité al guardiamarina Olmedo.

—¡Caballero, se acabó la fiesta negra!

—¿Se acabó, señor comandante? —Contestaba el guardiamarina con rostro de claro escepticismo, al tiempo que debía aferrarse a sus pernos por recibir un nuevo embate de las olas—. Pues por la Santa Madre, que no lo parece.

—No lo dude, caballero. Esta manta de agua aplacará la bestia negra en muy poco tiempo.

En efecto, tal y como había pronosticado, en escasos minutos, la mar comenzó a plancharse como por encanto, al tiempo que el viento disminuía a la vista. Es bien sabido que la lluvia torrencial remata los temporales, momento en el que muchos hombres agradecen la labor de la Santa Patrona. Hasta los grumetes más descreídos de la dotación caían de rodillas, lo que demuestra la veracidad del canto marinero:

Quien no sepa rezar,
Que vaya por esos mares
y verá que pronto aprende,
sin enseñárselo nadie.

Un par de horas después, el viento se entablaba en nordeste, fresco de fuerza, con alguna racha de frescachón, mientras la mar se reducía a una bendita marejada con marea adosada, que se nos aparecía como laguna de dioses. Como casi increíble resumen,

habíamos sufrido un temporal de borlas negras de forma imprevista, sin avisos previos y de muy escasa duración. El buque había sufrido mucho, aunque por fortuna fuera escaso el tiempo de lucha y no pareciera resentirse ningún sistema. No obstante, ordené comprobar de proa a popa y con la debida minuciosidad, sin dejar restinga al aire. De forma especial, me preocupaban los montajes artilleros con sus rodamientos, timón, calderas y máquinas, aparejo, sistema de gobierno, cuadernas y casco interior. Por gracia de los cielos, todo se mantenía a primera vista en flor de cuño, como si acabáramos de abandonar el arsenal gaditano minutos antes. La suerte marinera se mantenía a favor, y recé para que no nos abandonara.

De nuevo arrumbamos a nuestro deseado punto de destino, con la máquina en potencia económica y aparejo largado a favor, ahora casi de gozosa empopada. De esta forma, volvimos a rascar los diez nudos, velocidad que nos acercaba al ecuador por derecho. Sin embargo, ya les he comentado, que fueron dos las incidencias que sufrimos antes de cruzar la línea ecuatorial. Me falta por relatar la segunda, aunque en esta el buque no sufriera una sola mella. Creo que fue a mediodía, dos o tres singladuras posteriores al temporal barrido, cuando el vigiador elevado al palo mayor, cantó con voz recia.

—¡Bote por la amura de babor! ¡Parecen restos de un naufragio!

Tomé mi anteojo con rapidez, aunque de momento nada podía percibir desde el puente de gobierno. Se ordenó al guardiamarina de guardia trepar a la cofa y aumentar la información, que llegó con rapidez.

—Embarcación de escasa eslora, desmantelada de palos. Aparece un bulto a popa, aunque no se distingue.

Por mi parte, había ordenado arrumbar en la dirección marcada. Y creo que cinco o seis minutos después, comencé a observar lo que, en principio, parecía una jangada[11] de salvamento o artefacto parecido. Y mucho debimos acercarnos para comprobar, que aquel conjunto de maderas un tanto desarboladas pertenecían a lo que, en las aguas filipinas, se denominan como pangas de doble cuerpo. Su casco, de alargada eslora, se formaba de una sola pieza, un tronco gigantesco de considerable fortaleza, normalmente tallado a mano con adornos especiales. Para distinguirla de las de un solo cuerpo, a estas se le añadía en tingladillo una tabla de regala postiza, así

como una carroza de generosa dimensión. Normalmente, estas embarcaciones se aparejaban con dos palos, así como de dobles balancines, que allí en las aguas filipinas llamaban *batangas*, con lo que se equilibraba la fuerza del viento sobre el escaso trapo, y se procuraba una estabilidad un tanto precaria, dada la escasa manga en comparación con su eslora.

Sin embargo, lo que pudimos observar en aquellos momentos, se aparecía solamente como los restos de similar embarcación. Desarbolada de los palos y destruida la carroza por completo, tan sólo se nos presentaba a la vista un generoso tronco, que formaba el casco de la embarcación, con una batanga de balancín a estribor, que parecía a punto de saltar en astillas con cada nueva ola. No obstante, la emoción aumentó de grados, cuando el segundo expuso con voz fuerte a mi lado.

—Parece que se esconde un cuerpo en su interior, señor. Un cuerpo acurrucado o algo parecido.

Una vez a la altura de la embarcación, ordené al alférez de navío Ponce de León para que descendiera por la escala de gato y accediera a las tablas, que se balanceaban al gusto. Una vez en ella y efectuando un generoso esfuerzo para mantenerse en la más pura vertical, se acercó al bulto. Y cuando separó lo que parecía una traza de cuero mortuoria, exhaló un grito de espanto, al tiempo que retrocedía un paso.

—Señor comandante, se trata de un cadáver. Pero un cadáver que debe llevar…

—¡No lo toque, Ponce! Puede encontrarse contaminado de algún mal.

Sin dudarlo, quise pasar a la panga, para comprobar con mis ojos aquella triste sorpresa. Y una vez junto al joven oficial, también yo debí agarrar los machos para no gritar de espanto. Porque lo que allí se encontraba junto a nosotros, en la proa de la embarcación, eran los restos de un cuerpo muerto mucho tiempo atrás, así lo parecía, encogido como un niño desvalido. Solamente se podían distinguir los huesos y algún trozo de piel, adherida a una calavera pequeña y reluciente, como esos restos momificados que aparecían en los grabados de las montañas andinas. Por mi parte tocaba los restos mortuorios a suficiente distancia con un palo grueso, de forma que pudiéramos comprobar los detalles. Sin

embargo, mucho me extrañaba la situación por no ser, en mi opinión, el ambiente marino propicio para tales efectos como la momificación.

De pronto, sentí una urgente necesidad de rematar aquella escena tenebrosa, como si un duende maligno deseara involucrarnos en la desconocida y negra historia. Para finalizar la experiencia, ordené al cabo Briones, mozo manchego de extraordinaria fortaleza, que acudiera a mi lado con una bolsa de enterramiento.

Y allí ordené introducir con rapidez los restos, así como lastrar el doble coy convenientemente con un par de balas rasas. Sin dudarlo un segundo más, solicité un responso marinero al capellán, antes de lanzar aquella mortuoria podredumbre al agua de forma definitiva.

Tan sólo por unos segundos, pensé en lo que habría podido ser la vida de aquel hombre, posiblemente gozada o sufrida a miles de leguas de distancia. Porque parecía incomprensible, que una embarcación de aquel tipo se nos apareciera en pleno océano Atlántico, tan lejos de donde, según mis conocimientos, se empleaban las famosas pangas.

Acompañado de Ponce de León, repasamos la embarcación palmo a palmo, sin encontrar más elementos que un bello cuchillo de mango labrado y un pequeño arpón, empleado normalmente en la pesca.

De nuevo a bordo, y desechando la propuesta del segundo para embarcar la sombría panga a bordo, lo que mucho habría estorbado nuestra maniobra, ordené rematar los restos a golpes, aunque fueran necesarios muy pocos para dejar en astillas aquella embarcación, viniera de donde viniera hasta alcanzar aguas oceánicas.

Y con cierta felicidad, comprobé cómo se dispersaban los restos, mecidos por la mar y el viento. Guardé el puñal, tras observar con detalle las figuras grabadas en el mango, una especie de jeroglífico que, de momento, no podía reconocer. Y sin dedicar un segundo más al macabro descubrimiento, ordené aproar de nuevo hacia nuestro deseado destino: el puerto brasileño de Fortaleza.

13. Fortaleza

Pocos días después de la extraña experiencia vivida con la panga y el cadáver casi momificado, cruzamos el ecuador de norte a sur al tercer día del mes de julio, lo que significaba cumplir la primera muesca en el cintón de todo marinero. En contra de mi parecer habitual, no lo celebramos como suele hacerse en casi todas las Marinas, sean de guerra o mercantes, aunque de forma mucho más pronunciada y alargada en las primeras. No deseaba arrebatar a mis hombres aquella ceremonia, que significa una jornada de ambiente festero y rancho extraordinario, pero no me parecía correcto que algún buque de cualquier nacionalidad pudiera observarnos en la distancia, y entrever que aquel mercante blanco se pareciera demasiado a uno militar, con sus habituales costumbres. No obstante, les prometí recompensarlos en el futuro de forma más que generosa.

Cuando cruzábamos la media naranja, el oficial de derrota tomaba una situación de garantía a la meridiana. En ese momento, nos encontrábamos al nordeste cuarta al norte y 615 millas de distancia del anhelado puerto de Fortaleza. Comprobé en la carta náutica que, a rumbo directo, pasaríamos a unas trescientas veinte millas del archipiélago de Fernando de Noronha, antiguamente denominado como de San Juan de la Cuaresma, un conjunto de 21 islas volcánicas, situadas a casi doscientas millas de la costa nordeste brasileña. Entre las villas permanentes allí localizadas, destacaba la Vila de los Remedios, que en el siglo XVIII fue conveniente fortificada y empleada desde entonces como Presidio de máxima seguridad, donde se enviaron a los presos comunes más peligrosos, así como todos los gitanos existentes en Brasil, expulsados en 1739. Muchos años atrás, en el empleo de joven

guardiamarina, había fondeado en una de sus playas. Y había podido comprobar la fortaleza erigida por los portugueses en la citada población.

Como en aquellos momentos nos encontrábamos en el quinto día del mes de julio, reduje la marcha del buque para no arribar a nuestro destino con demasiada antelación. Era mi intención entrar en el puerto brasileño el 12 de julio, con tiempo suficiente para cumplir con los planes trazados. Habíamos atravesado la mayor parte de las zonas de las calmas con el soplo caído a cubierta, pero con nuestras máquinas avante a dos tercios de su potencia. Y fue por aquellos momentos, cuando dos marineros estrenaban la enfermería, aunque aquejados con males episódicos de escasa monta y pronóstico favorable.

Al rumbo ordenado, nos quedarían por la banda de babor a corta distancia el cabo San Roque, orgulloso espolón de la América meridional hacia levante, así como el puerto de Natal, preciosa ciudad que había podido visitar en una escala vivida a bordo de la fragata *Resolución*, mi anterior destino de embarque. Sin embargo, en aquellos momentos ocupaban mi mente al ciento los detalles que debería afrontar en la importante reunión, que mantendría con los comandantes de los buques que se aprestaban a la operación conjunta internacional. Y me cubría de gran responsabilidad, el hecho de pensar que no podría recabar información adicional, ni recibir instrucción alguna de mis autoridades. Las decisiones por mi parte marcarían la aportación de la Real Armada en aquel intento, de desbaratar en lo posible la piratería que sufríamos en el mar de la China.

Navegamos con comodidad, al tiempo que la dotación dedicaba sus esfuerzos para presentar nuestro buque con sus mejores ropajes a la llegada a puerto, una costumbre bien marcada en nuestra Armada para todas sus unidades. Se debieron repasar algunos detalles del casco, pocos, así como de las cajoneras que encubrían nuestras piezas artilleras de mayor calibre que, para mi sorpresa, no habían recibido daños durante el fugaz temporal. Por gracia de los cielos, el maquinista jefe me informaba con su habitual sonrisa, que todo el sistema de propulsión funcionaba como un reloj de arena, y que las existencias de carbón se presentaban todavía muy generosas.

El día undécimo de aquel mes de julio, avistamos la ciudad de Fortaleza en la distancia. Y juro por los dioses de la mar, que una intensa emoción inundó en gloria mi pecho. Por fin daría comienzo la epopeya, que así la podía denominar sin embozo en mis higadillos. No obstante, ordené arrumbar a estribor para barajar la costa a escasa distancia, con lo que, en escasos minutos, pudimos comprobar la desembocadura del río Pajeú. En sus márgenes se había iniciado la historia de la ciudad, al construir en ellos los holandeses un fuerte que llamaron Schoonenborch, su segundo intento de establecerse en el nordeste brasileño en permanencia, que fracasó como el primero. Dicho fuerte, reforzado por los portugueses, fue bautizado como Fortaleza de Nuestra Señora de la Asunción. Aunque en la primera mitad del siglo XVIII, el fuerte y sus inmediaciones fue elevado a la categoría de villa, no fue hasta 1823 cuando se ganó por derecho propio el estatus de ciudad, siendo llamada por el emperador Pedro I de Brasil como Fortaleza de Nueva Bragança y, posteriormente, Fortaleza de Nuestra Señora de la Asunción. La situación estratégica y el intenso comercio que se desarrolló en su puerto hizo que la ciudad creciera de forma notable, hasta alcanzar una de las posiciones más importantes dentro del imperio.

En nuestro recorrido visual pudimos comprobar el gran número de playas que rodeaban la ciudad, algunas con muchas millas de extensión. Arena blanca hasta la mirada infinita, salpicada por cocoteros de troncos inclinados por la fuerza del viento. Desde fuera, en el puerto comprobamos la existencia de una veintena de buques mercantes, algunos al ancla y otros amarrados a unos muelles, que se formaban al socaire de un rompeolas. Proseguimos con calma y cierto placer aquella excursión marítima, momento en el que, como era mi invariable costumbre, ordené al segundo que se ofreciera una conferencia a la dotación con los puntos principales de la historia, geografía y costumbres de la ciudad, así como del Imperio.

En la mañana del día 12 y siguiendo los planes trazados, mantenidos a muy poca máquina frente a la entrada del puerto, debimos esperar un par de horas a que se levantara una boria persistente, que dominaba el escenario. El día se presentaba de un magnífico cariz, con los termómetros marcando los veintiséis grados

a las once de la mañana y un viento fresquito de levante. De esa forma, esperábamos que, tras el mediodía, se alcanzaran con facilidad los treinta. Por desgracia, el alto grado de humedad existente nos hacía sufrir, al sentir pegados los ropajes en contacto con nuestra piel. Porque, una vez con la visión aclarada y proa definitiva hacia el puerto, ordené que toda la dotación vistiera los uniformes propios de un buque mercante. Tal condición molestaba bastante a nuestros hombres, tras haber empleado ropas frescas durante bastantes semanas.

Poco antes de encontrarnos entre puntas, solicité por medio de la conocida bandera del código internacional de señales la presencia de piloto práctico, condición obligatoria para los buques extranjeros que entraban en puerto. Acabábamos de izar el pabellón español correspondiente a un buque mercante, cuando observamos una lancha con el gallardete internacional de los prácticos, que se dirigía hacia nosotros sin dudarlo. Ordené alistar la escala de gato por la banda de sotavento, al tiempo que paraban las máquinas por mi indicación. Por fin, la lancha del práctico se abarloaba a nosotros, momento en el que un piloto práctico de mediana edad tomaba la escala servida y trepaba por ella con suma facilidad.

Una vez el práctico en el puente de gobierno, se presentó ante mí con especial deferencia. Entonaba en portugués, aunque era bien sencillo comprenderlo. Sin embargo, al contestarle en nuestro idioma, se pasó a él, encantado. Y para sorpresa general, hablaba un español de forma casi perfecta.

—Buenos días, señor capitán. Bienvenidos sean al puerto de Fortaleza. Soy el capitán Joao Mendes, perteneciente a la compañía de prácticos de este puerto.

—Muchas gracias, capitán Mendes. Y mucho le agradezco que emplee nuestro idioma.

—Bueno, gran parte de nuestra población lo conoce. No olvide que Brasil se encuentra rodeado por hispanohablantes en las cuatro direcciones —reía su propia gracia—. Y ahora, por favor, expóngame sus necesidades. Debo saber si desea atraque de seguridad o fondeo, y cualquier deseo que se le ocurra.

—Pues verá, solamente necesitamos rellenar carbón de la mejor calidad, aguada y víveres frescos. Con sinceridad, no sé cuántos días deberé permanecer aquí. Depende de que aparezca otro vapor de

nuestra compañía o no. Pero de entrada y hasta que me asignen muelle de carboneo, preferiría permanecer fondeado en sitio de la mayor seguridad.

—Lo comprendo. Le supongo enterado de las altas tasas que se cobran por mantenerse atracado. Si le parece bien, navegaremos hasta la posición K —mostraba con su dedo sobre el portulano la situación exacta del punto escogido—. Aquí disfrutará de una sonda de dieciséis brazas en la bajamar y arena firme de fondo. Un fondeadero de absoluta seguridad. Y allí deberán esperar, hasta que se les facilite muelle de carboneo.

—Pues me parece perfecto, capitán.

—¿Sufre problemas de máquinas, aparejo o algún sistema especial, que necesite de ayuda profesional?

—Ninguno, por gracia de los cielos. Nos encontramos listos para tomar la proa que indique.

Mientras, a muy poca máquina, comenzábamos a navegar por el puerto, el oficial de derrota comprobaba que los consejos del práctico eran de absoluta fiabilidad. De forma inesperada, Mendes hizo una pregunta que me tomó desprevenido, aunque reaccioné con rapidez.

—Hace tiempo que ningún buque de esta naviera entra en Fortaleza. Incluso otro capitán español me comentó, meses atrás, que dicha compañía se encontraba a punto de cerrar ventanas.

—En efecto, la naviera Llanes atravesó algunos meses de serias dudas sobre su futuro. Por fortuna, todo se arregló y hemos vuelto a la actividad con toda máquina. Por tal razón, este vapor fue adquirido a la *Cunard* hace menos de un año.

—Ya me parecía de líneas inglesas. He hecho practicaje con otras unidades muy similares. Se trata de un buen buque, sí señor.

Una vez que largamos las dos anclas en situación que me pareció segura al ciento, acompañé al práctico a la meseta, después de haberle obsequiado con unas frascas de buen vino español. Al despedirse y tras agradecer nuestro obsequio, aventuró en futuros.

—Aunque no pueda confirmárselo al cien por cien, capitán, creo que necesitaremos tres o cuatro días de espera para que nos quede amarradero en el muelle de carboneo. Intentaré apremiarlo, dentro de mis posibilidades. La aguada corre a cuenta de la compañía del puerto, en unión al cargo del carbón. En cuanto a los víveres,

deberán negociarlos ustedes mismos por derecho. No obstante, ya le he indicado al primer oficial —señalaba hacia el segundo comandante—, un marchante a quien considero de absoluta confianza y máxima honradez. Precisamente, se trata de un hijo de españoles, afincados en Fortaleza hace bastantes años.

—Pues le quedo muy agradecido por la información, capitán Mendes.

—Por favor, en cuanto conozca la fecha de partida definitiva, hágamelo saber para que regrese al practicaje con ustedes.

—Así lo haré.

Una vez despedido el práctico, en el puente de gobierno, en unión del segundo y oficial de derrota, comprobamos la firme situación del fondeo, así como la seguridad del mismo. Nos encontrábamos al socaire de los vientos dominantes, y ajenos al estado de la mar. Podíamos dormir con entera tranquilidad en ese particular e importante aspecto. Sin embargo, creí llegado el momento de tomar los anteojos y analizar uno a uno los buques presentes en Fortaleza en aquellos momentos, en busca de los que, en mi opinión, podían ser nuestros compañeros de faena.

Comuniqué al segundo mis intenciones, solicitando que me acompañara en la pesquisa. Y no necesitamos mucho tiempo para descubrir la primera liebre, o así lo entendimos. Se trataba de un buque de difícil definición, por emplear un casco muy parecido a nuestros paquebotes del pasado siglo, y aparejo de fragata menor. Aunque convenientemente encubiertos, pudimos distinguir veinte piezas artilleras, dieciocho en batería corrida de proa a popa, un montaje en el castillo y otro en la toldilla alzada. Pero de entrada debo declarar, que las portas de la batería habían sido selladas con gacha de madera y pintura gruesa en un color colonial, generalizado en todo el casco, muy extraño de observar en un buque mercante. Los dos montajes instalados sobre cubierta empleaban unas cajoneras de camuflaje bastante parecidas a las nuestras. Mostraba pabellón británico, al menos de momento. El segundo elevó sus observaciones.

—En mi opinión, señor, ese paquebote británico podía haber sido camuflado con mejores trazas. A corta distancia, será posible observar la portería [12] con bastante claridad.

—Eso mismo pensaba yo, segundo. Es posible que, a cierta

distancia, pase por un paquebote mercante, pero en cuanto se cierren distancias, no cabrán dudas. La chimenea es de considerable tamaño, por lo que es de esperar que disponga de unas buenas máquinas y respetable velocidad. ¿Puede leer su nombre en el coronamiento?

—Eso intento, señor comandante —el segundo enfocaba sus lentes con precisión—. Me parece que se puede leer *Red Lion* y, debajo de dichas letras, Gloucester como puerto de despacho.

—¿Nombrado como *Red Lion*? Por todos los santos, que más parece el nombre de una taberna británica, de esas que popularmente llaman *pubs*. Creo que se puede encontrar un Red Lion en toda ciudad o pueblo británico con facilidad. Menos mal que, llegado el momento, podrá emplear una generosa artillería.

—Espero, señor, que algunas de las piezas sean cañones bomberos. Ya sabe que los ingleses todavía emplean bastante el sistema de avancarga, aunque lo hagan con tremenda efectividad.

—Tiene razón, segundo. Ya veremos. Pero sigamos la búsqueda, a ver si cazamos otra pieza.

Continuamos con la empresa durante una hora más, sin resultado positivo, hasta que comenzaron a dolernos los ojos. Dudamos en el caso de una goleta a vapor, francesa, aunque acabamos por desecharla. Y lo mismo nos sucedió con un bergantín-goleta con pabellón portugués, que también lo eliminamos de nuestra lista de posibles camaradas. Por último, un pequeño mercante holandés se ceñía bastante a nuestros propósitos, hasta que comprobamos cómo embarcaba caña de azúcar. No me preocupó que, de momento, sólo fuéramos dos unidades las elegidas, porque todavía restaban tres días y medio para que se cumpliera el plazo impuesto. Bien sabe la Santa Patrona que, en mi interior, rogaba porque la división internacional quedara formada por un elevado número de poderosos buques, como si, de esa forma, la empresa se nos presentara más importante y decisiva.

Tras haber comprobado a fondo la treintena de buques que se encontraban en puerto, la mayor parte fondeados, no entraba en nuestro saco uno más. Por la tarde, aparecieron entre puntas cinco unidades más, británicas cuatro de ellas, al tiempo que otras seis abandonaban Fortaleza. Sin embargo, ninguno de los recién arribados cumplía las normas establecidas. Por gracia divina, me

mantenía muy relajado y sin nervios en recorrida. Todavía restaban tres jornadas y estaba convencido de que alguno más se uniría a la fiesta.

A lo largo de la siguiente mañana y, a pesar de las continuas observaciones, no apareció un solo buque que cubriera nuestros objetivos. Aunque mucho me costara reconocerlo, comenzaba a desesperar por la falta de unidades, teóricamente señaladas para la operación conjunta. Así se lo comenté al segundo, situado a mi lado en el puente de gobierno.

—No aparece ningún buque más, para rellenar nuestro particular cupo, segundo.

—En efecto, señor. Pero piense que todavía nos quedan dos días largos, para cubrir la fecha límite pactada. Supongo que el buque francés, que aparecerá con seguridad, lo hará en la tarde de la última jornada. Y se tratará de un buque poderoso, estoy seguro.

—También yo. La *grandeur de la France* lo exige por derecho y revés. Los gabachos son así sin posible cambio —ambos reímos nuestros comentarios—. Pero, tras haberlo pensado con detenimiento, estoy seguro de que no deberá fallar el buque perteneciente a los Estados Unidos de Norteamérica, nación que intenta sacar cabeza como sea entre las principales potencias, aunque la relación con el Reino Unido no se haya calmado lo suficiente. Además, bien cerca les toma este puerto de los suyos en la costa atlántica. También estimo que aparecerá un buque portugués, con muchos intereses en la zona, así como uno holandés e incluso uno prusiano. Bueno, sin olvidar a la Armada del Imperio austrohúngaro.

—Me parece que esos dos últimos países se sienten poco atraídos en los temas del extremo oriente. ¿Y Rusia, señor? No cesa de intentar meter cabeza en todos los asuntos internacionales.

—Es posible, aunque lo dudo. Mucho se desconfía de su necesaria discreción a nivel internacional. Parecen incapaces de guardar una información reservada, aunque les afecte directamente. Pero en cuanto a Prusia, creo que no acierta, segundo. Llevan algunos años intentando comprar islas en el Pacífico, y en tal sentido se han dirigido a nuestro gobierno.

—Pues podíamos venderles alguna de los miles de islas que poseemos, señor, y alimentar nuestra deprimida hacienda. Poco

interés nos tomamos con ellas, salvo el caso del archipiélago filipino y Guaján en las Marianas.

—Razón le sobra, segundo. Bueno, después de este acoso visual totalmente infructuoso, creo que nos merecemos un buen almuerzo. ¿Cómo marchan los asuntos de relleno?

—Para el carbón no nos han fijado fecha todavía, señor. Espero que se nos conceda mañana mismo. En cuanto a los víveres, nuestro decidido contador se puso en contacto con el marchante recomendado por el capitán Mendes. Mauricio Prendes, a pesar de su juventud, parece un muchacho despierto, muy inteligente y con experiencia. Creo que no será tarea sencilla darle doblete. Hasta ahora se encuentra muy satisfecho, y ha efectuado el encargo general que he supervisado personalmente. Creo que mañana mismo, o pasado a más tardar, comenzaremos a embarcar.

—Me alegro. Recuerde una y otra vez la necesidad de adquirir alimentos de salud, especialmente frutas, al precio que nos pidan. Por primera y, posiblemente, última vez en nuestra carrera, no necesitamos ahorrar una moneda de cobre.

—Ya me muevo en esa dirección, señor.

Abandonamos nuestra posición de atalaya y regresamos a la vida habitual de a bordo. Invité al segundo y a un guardiamarina a comer en mi cámara, costumbre que seguía de forma invariable todos los días, esa de invitar a mi mesa a un par de oficiales, con especial dedicación hacia los jóvenes caballeros. Y aunque no apareciera en la conversación el tema sobre el número de buques que habíamos localizado y la desazón que me producía, en mis adentros el duende rascaba sin descanso en ese sentido. Por gracia de la Santa Patrona, tal condición no me afectó en el sueño, porque conseguí dormir una siesta prolongada y plácida.

Debí sufrir una larga espera, hasta comenzar a cubrir mis deseos. En la tarde del siguiente día, penúltimo del plazo estipulado, apareció en el fondeadero un buque con bandera portuguesa, que entendí como camarada alistado para la operación conjunta. Se trataba de un vapor de medio porte, con casco de clásico mercante dedicado a la carga general. Muy ligeramente armados, nuestros vecinos ibéricos empleaban este tipo de buques para transporte de tropas, armamento y pertrechos con su extenso imperio colonial. Un caso parecido al de nuestros mercantes artillados, como el que

mandaba en aquellos momentos. Sin embargo, se podían entrever algunos bultos encajonados a proa, popa y combés, que debían ser montajes de artillería convenientemente camuflados. Con mediano esfuerzo, comprobé en el coronamiento de popa su nombre, *Andorinha*. Y por todos los cielos, que me hizo mucha gracia, al recordar que ese apelativo mostraba la fragata mercante portuguesa, que debía haber apresado mi abuelo Santiago en aguas del Mar de las Indias.

Aunque la presencia portuguesa me había animado el espíritu en conveniencia, no entraron durante el día más buques con las normas establecidas, a pesar de que, en aquella jornada, el puerto de Fortaleza recibiera la entrada de unos veinte buques de diferentes nacionalidades. Menos mal que un número parecido abandonó muelles y fondeaderos, para alistar sitio suficiente. Con aquella escasa monta de un solo buque, entramos en la noche. No obstante, mis esperanzas se centraban en el nuevo día.

Por fin embocamos la jornada del quince de julio, etapa final de espera. Y saltaba el disco por levante sobre el cerro, cuando me alisté en el puente de gobierno, interesado en los buques que ya comenzaban a entrar en el puerto brasileño. Sin embargo, al comprobar la presencia de dos remolcadores que nos lanzaban a proa y popa las estachas de remolque, comprendimos que intentaban trasladarnos al muelle del carbón, donde se atisbaban dos plazas de atraque preparadas para recibir nuevos buques, aunque no hubiésemos recibido aviso previo. Y fue en aquel preciso momento, cuando de la autoridad del puerto se nos comunicaba por misiva oficial que, en esa misma mañana, se comenzaría la carga del carbón para el vapor español *Doña Mencía*. Como pueden imaginar y pensando en una posible derrota **[13]** a través del cabo de Hornos, en época del año desfavorable, hasta el puerto que se decidiera en la reunión, el maquinista jefe quedó encargado de embarcar la mayor cantidad de piedras negras posible. Debía emplear pañoles de respeto, parte de una bodega y material ensacado en cualquier espacio libre junto a carboneras, máquinas y cubierta. No pensaba sufrir de nuevo en el cabo maléfico una sola milla sin carbón, como ya lo había padecido a bordo de la fragata *Resolución*, que casi nos cuesta la vida.

Al tiempo que el carbón comenzaba a entrar a bordo por

mangueras, llegué a olvidar mi principal preocupación del día. Sin embargo, pronto acudió hasta mí el segundo con la novedad deseada, al tiempo que mostraba una sonrisa de cuadro.

—Señor, acaban de entrar dos buques que podemos calificar como integrantes de nuestra división.

—¿Dónde? —Dije, sorprendido, mientras tomaba mis anteojos en las manos.

—Ahí los tiene, señor —el segundo apuntaba con su mano en dirección al fondeadero, que habíamos abandonado poco antes—. Parece que uno muestra pabellón holandés y el segundo de Prusia, aunque esa bandera con rayas negras sobre fondo blanco y el águila central no la había visto con anterioridad.

—Prusia ha pasado de ser un estado miembro de la Confederación Alemana, creada en 1815 tras la guerra austro-prusiana, hasta que, desde hace pocos años, se ha convertido en el poder supremo de la Confederación Alemana del Norte. Y ahora parece que el mundo germano se mueve con fuerza para formar definitivamente el Imperio Alemán, del que Prusia será un factor decisivo. Y muchos están seguros de que, una vez formado el Imperio, intentarán convertirse en una poderosa potencia colonial. Por fortuna para ellos, parece que no les faltan monedas de oro. De ahí que, en estos días, ofrezcan comprar islas del Pacífico y establecimientos en el Índico. España y Portugal son sus dos principales objetivos, porque saben de nuestras penurias económicas. Hasta ahora, ambas naciones se han negado de forma rotunda, pero estoy convencido de que acabarán mostrando su aceptación.

—Si en estos momentos todavía no se ha llegado a formar ese Imperio Alemán que menciona, señor, ¿por qué se unen estos prusianos a la división internacional? Porque no creo que se presenten intereses en la zona para su nación actual.

—Lo que le voy a exponer es una opinión personal, segundo. Inglaterra sabe de las malas relaciones actuales de la Confederación con Francia y que, más pronto que tarde, acabarán entrando en guerra [14], en busca de un claro liderazgo de la Europa continental. El mismísimo Napoleón III lo declara sin rebozo. Los británicos sueñan con que se acabe la supremacía francesa en el continente. Nuestro gobierno estima como muy posible, que Prusia acabe

ganando esa guerra y que, a continuación, se forme definitivamente el Imperio Alemán sin pérdida de tiempo. El Reino Unido ve con buenos ojos la creación de ese imperio, que frene lo suficiente las aspiraciones francesas. Por tal razón, Prusia, que posee una Marina poderosa, habrá sido invitado a formar parte de la división. Y como los prusianos quieren sacar cabeza en el concierto mundial, habrán aceptado, encantados. Sin embargo, no creo que guste mucho a los franceses. El canciller de la Confederación Alemana es el príncipe Otto von Bismarck. Este famoso personaje, según escuché por boca de mi padre, es el gran mullidor de la formación del Imperio Alemán. Y de momento, parece ser que ha formado un ejército muy poderoso.

—¿Bismarck? Jamás había oído hablar de él, señor. Pero, como dice, poco gustará a los franceses la presencia de ese buque prusiano. Parece una fragata clásica a vapor, que monta veinticuatro cañones en batería corrida, otros cuatro en las cubiertas altas y unas ocho ametralladoras. En su conjunto, una artillería bastante mal camuflada. Huele a muchas millas como buque de guerra.

—En efecto. Se trata de una unidad muy poderosa y, como dice, segundo, muy mal camuflada. Será calificado con facilidad como buque armado oficial. Tal condición puede ser una inconveniencia para nuestro proyecto, de sorprender a los piratas chinos.

—Su nombre es *Deutschland*, señor, y como puerto de despacho, Hamburg. No sé lo que significa ese apelativo ni donde se encuentra exactamente el origen de su despacho, aunque creo haberlo escuchado en alguna ocasión.

—*Deutschland* significa Alemania en su idioma, lo que encaja perfectamente en su ideario político. Hamburg es en nuestro idioma Hamburgo, uno de los puertos principales del norte de Europa, a orillas de la desembocadura del río Elba. Le advierto, segundo, que puede ser una buena experiencia trabajar con estos prusianos.

—Por su parte, señor —el segundo parecía desear un cambio de tercio—, el buque holandés luce a popa el nombre de *Van der Toorn* —el segundo mostró un gesto de absoluto desconocimiento —. Su puerto de despacho es Róterdam.

—Ese tal Van der Toorn debe ser un personaje histórico, posiblemente algún almirante de su época dorada como potencia

naval. Pero disparo a ciegas, porque lo desconozco. Hasta puede ser el apellido del naviero. El puerto de Róterdam es bastante famoso por su intenso tráfico. Y el buque que se nos une a la división, eso estimo al menos, se trata de un mercante clásico de medio porte, al que, según parece, lo han artillado con cuatro o cinco piezas. Es lógico que este país envíe un buque a la división. Los intereses de los Países Bajos en la zona son muy importantes, con Batavia [15] como su capital colonial. Casi todos los buques que toman derrota hacia el estrecho de la Sonda, para evitar el mar de la China Septentrional, acaban por recalar en dicho puerto.

—No me caen simpáticos los holandeses, señor.

—A mí, tampoco. Y creo que se trata de una opinión bastante generalizada en España. Pero, bueno, solamente nos queda la guinda para rematar la tarta.

—El buque francés.

—En efecto. Como comentamos días atrás, llegarán esta tarde para cerrar el telón. Y estoy seguro de que se incorporará a la división con un buque poderoso y bien camuflado.

—También opino en esa línea, señor.

Por nuestra parte, olvidamos de momento los buques de la división internacional y continuamos carboneando a buen ritmo. A media mañana, rellenamos de aguada y se comenzaron a embarcar los alimentos contratados por nuestro contador. Y mucho me alegró comprobar a vista ligera, que parecían elementos correctos y de calidad. De forma especial, me congratulé al comprobar las cajas de limoncillos verderones, con excelente aroma.

Bien entrada la tarde, mientras se acababa de carbonear y cargar víveres, fui avisado de nuevo por el segundo, que mostraba cierta euforia.

—Apareció la guinda, señor. Acaba de entrar una fragata francesa, perfectamente camuflada. Su nombre me parece muy típico francés: *La Gloire*.

Mientras comprobaba los detalles con mis anteojos, no pude dejar de sonreír.

—Estos gabachos son incorregibles. No creo que ese apelativo sea adecuado para un buque mercante de elevado porte. Pero era de esperar. Esa fragata se encuentra armada con unos doce cañones y un número parejo de ametralladoras. Bueno, segundo, creo que

hemos llenado la bolsa de Navidad. Dada la hora, no creo que aparezcan unidades del Imperio Austrohúngaro o de Rusia. Ahora solamente resta que el comandante británico nos indique lugar y hora para llevar a cabo la primera reunión.

—Será interesante, señor.

—Estoy seguro. No obstante, y aunque aparezcan intereses encontrados, espero que seamos capaces de sacrificar egos particulares, por alcanzar el bien superior. Y ese no es otro, que ofrecer un duro escarmiento a los piratas chinos, así como acabar con el máximo número de sus barcos y sus hombres.

—Por supuesto, señor.

Me mantuve en calma, mientras repasaba las siluetas de los buques que, con seguridad, engrosarían la división internacional. Tan sólo me extrañaba la ausencia de alguna unidad perteneciente a la Marina de los Estados Unidos de América, que daba por seguro en mis disquisiciones mentales. En su conjunto, no podíamos decir que se tratara de una fuerza naval de orden mayor, desde luego, pero sí suficiente para llevar a cabo la misión impuesta.

Cuando caían las luces, rematamos el carboneo del buque y la aguada, para felicidad total del maquinista jefe. Y con especial euforia me comunicaba, que las existencias a bordo de las piedras se elevaban a una cifra ligeramente superior a las 600 toneladas, cantidad que nunca se había embarcado, ni soñado embarcar. Tan sólo nos faltaba completar el avituallamiento de víveres, que llevaríamos a cabo en las primeras horas del siguiente día. Y ya la tarde comenzaba a expirar, cuando, tal y como esperaba, un bote del buque inglés, con unos remeros perfectamente uniformados de grumetes mercantes, entregó un sobre cerrado al cabo de guardia para mi persona. Y sin necesidad de esperar respuesta, se separó de nuestro buque. Supuse que todavía debería entregar otros sobres al resto de los buques.

Una vez en mi cámara y acompañado del segundo, rasgué el sobre con un descalcador. Por fin, leí la misiva, escrita por quien firmaba como *commander* Lewis Axworthy. Me alegré al comprobar que se trataba de un *commander*, empleo equivalente a un capitán de fragata español.

Pasé a leer unas pocas líneas, escritas con letra corrida en perfecto idioma castellano.

Estimado comandante Leñanza:

Mucho me alegro de que un buque de la Real Armada de España forme parte de esta división internacional. Tal y como se acordó en la reunión de Londres, le cito con el resto de los comandantes a la quinta Loudeiro, propiedad de un buen y discreto amigo brasileño, situada a tres millas de distancia en la carretera con dirección a la localidad de Recife. La reunión se llevará a cabo el próximo día diecisiete del presente mes de julio, viernes, a 1200. Se ofrecerá un almuerzo a continuación. Le quedo muy agradecido y espero poder saludarlo pasado mañana. Quedo a su disposición.

—Una nota muy correcta y explícita, a pesar de la síntesis empleada. Y en contra del proceder habitual británico, escrito en nuestro idioma.

—Sí que es raro, señor. Ya sabe que los británicos estiman, que todo el mundo debe hablar el idioma inglés. Pero me parece extraño, señor, que se dé una espera tan larga. Una vez cumplido el plazo establecido, esa reunión podría tener lugar mañana.

—Bueno, segundo, se trata de un tiempo de espera adecuado en concepto de cortesía. Incluso puede esperar la llegada del algún buque, que esté seguro ha de aparecer. En fin, ya veremos cómo se cuece la puchera. Pero le debo reconocer que comienza a comerme la impaciencia. Mucho deseo comprobar cómo nace este proyecto, tarea nada sencilla.

—También yo, señor.

Ricardo me ofreció una cena espléndida. Por su cuenta, había adquirido al marchante una carne magnífica de brillos y colores, así como unos caldos que entraban por la garganta como si se tratara de seda partida. Con las emociones del día, más los copiosos alimentos que ingerí, seguidos por un aguardiente de caña capaz de reventar un globo, caí en sueños con extrema felicidad. Debía prepararme para asistir dos días después a la importante reunión, sin una mínima sombra en el cerebro y con las ideas muy claras.

14. MIS NUEVOS CAMARADAS

Pensé que concordaba al ciento con la opinión del comandante británico, al dejar una jornada de relajo y descanso espiritual, antes de encontrarnos en esa quinta de un desconocido hacendado brasileño, así al menos imaginaba a nuestro anfitrión. Y si, además, lo consideraba como una necesaria espera de cortesía, acertó de lleno el *commander* inglés. Porque cercanos a la meridiana del día 16, apareció entre puntas un buque que arbolaba a popa una bandera de grandes proporciones, exagerada en tamaño para la operación prevista, perteneciente a los Estados Unidos de Norteamérica. Se trataba de una fragata a vapor de guerra de primera clase, perfectamente camuflada. Incluso las portas de la batería se fundían con el casco de forma casi natural, haciéndolas imperceptibles. Un trabajo que podíamos catalogar de perfecto. Le calculamos un porte de 32 cañones, un colosal armamento en comparación con sus compañeros y muy deseable para la misión diseñada. En su coronamiento de popa podía leerse con claridad su nombre, *Virginia*, así como su puerto de despacho, Boston.

No se produjo ninguna sorpresa más a lo largo del día. Deduje que la división internacional se había completado con un número más que aceptable de unidades. Calculé que, en su conjunto, formaríamos la fuerza buques de España (vapor *Doña Mencía*), Reino Unido (*Red Lion*), Portugal (*Andorinha*), Prusia (*Deutschland*), Holanda (*Van der Toorn*), Francia (*La Gloire*) y los Estados Unidos de Norteamérica (*Virginia*). En total estimábamos un armamento ligeramente superior a los cien cañones y una treintena de ametralladoras, cantidad nada despreciable para luchar contra los champanes chinos. Siete naciones interesadas en castigar a los piratas amarillos, como se los denominaba popularmente, en

esa zona del mar de la China. Sin embargo, también podíamos asegurar, que la presencia de Prusia se debía considerar con bastante propiedad como buque observador, más que otra cosa. Pero, bueno, pensé que, si disparaba sus cañones a nuestro favor, bienvenido fuera.

Debí calmar la inquietud de mis hombres, que repasaban una y otra vez las siluetas y detalles de las unidades que entendían como posibles compañeros de tarea. Y de forma especial a la fragata *Virginia*, que había fondeado junto a nosotros, tras retomar por nuestra parte el fondeadero inicial, denominado por el práctico como posición K. Aquella tarde recluí pasos en mi cámara, para pensar con detenimiento y papel en mano, sobre las cuestiones que se deberían aclarar en la reunión, aunque ya hubiera masajeado tales ideas en mi cabeza durante bastantes ocasiones.

Desperté con energía y excelente disposición en la mañana del día 17 del mes de julio del año del señor de 1867, marcado en mi calendario para la tan esperada reunión. Tras un desayuno de fuerza torrentera y repetidos tazones de café, hice venir al segundo a mi cámara, para aclarar posibles dudas y escuchar algunos detalles en los que no hubiera caído hasta el momento.

—Bueno, segundo, llega el día definitivo. Le aseguro que me gustaría contar con su presencia en la reunión. Porque cuatro oídos captan más música que dos. Pero ya sabe que no es posible. De todas formas, creo que cargo toda la metralla en mi cabeza.

—Estoy seguro, señor. De todas formas, supongo que el británico aclarará la operación general en su conjunto, y usted no deberá meter baza más que en los puntos que estime no mencionados.

—Eso había pensado. También yo supongo que el britano largará su perorata, y abrirá el curso para que se expongan las diferentes opiniones. Debo dejar muy claro desde el primer momento, que en esta empresa todos somos iguales y que cada opinión tiene el mismo peso.

—Un aspecto fundamental, señor.

—Y que mucho me recalcó el señor ministro. Bueno, estimo que debe ser una condición que todos defenderán. Y, en primer lugar, será necesario determinar la derrota a seguir durante la operación, aunque sea aproximada. Calculo que montaremos el cabo de Hornos, y por desgracia en pleno invierno austral, con vientos

helados, carámbanos, nieve y todos los efectos malignos de la temporada. Menos mal que fuimos previsores y embarcamos ropa de abrigo en abundancia. Recuerdo que, a bordo de la fragata *Resolución*, mucho sufrieron nuestros hombres, con ropas más propias del verano y sacos ajustados al cuerpo, para mitigar en lo posible las temperaturas bajo cero.

—Ya me contó los desastres que debieron afrontar en esa navegación. Un verdadero duelo de titanes contra la mar. Menos mal que la Santa Patrona les largó un cable de salvamento.

—Un cable de fuerza máxima. Ya es mala suerte que en tales condiciones perdiéramos la pala del timón y quedáramos sin gobierno. Todavía sufro al pensar en lo que debimos atravesar, a la suerte de vientos y corrientes, sin poder enmendar la proa una miserable cuarta. Pero, bueno, agua pasada no mueve molino. Regresemos al tema que nos interesa. Una vez en el Pacífico, treparemos hacia el norte hasta el próximo puerto donde podamos rellenar carbón, aguada y víveres. Y aquí se nos aparece el primer problema, que puede afectarnos de forma particular. Me refiero a que todavía no se ha firmado el debido armisticio y, en teoría, continuamos en guerra contra los países sudamericanos, especialmente Chile y Perú, precisamente las costas que deberemos repasar. No obstante, se entiende que dicha contienda debe darse dar por finalizada. De todas formas, no deberíamos acercarnos en demasía a la costa. Si preguntan por un puerto que considere adecuado, me decantaré por la bahía de Panamá o Acapulco, en el estado mexicano. Aunque, desde luego, cada buque podría hacerlo con independencia, y establecer un nuevo punto de encuentro en alguna de las mil islas del Pacífico.

—A ver qué opinan los demás, señor. Pero creo que Acapulco sería una buena solución, antes de arrumbar hacia poniente.

—De todas formas, posteriormente será necesario recalar en algún archipiélago. Creo que Otahiti **[16]** y su capital, Papeete, sería una buena solución, antes de pasar a Manila. Porque, en mi opinión, nuestro puerto filipino debería ser el punto definitivo de reunión, antes de encarar el mar de la China. Bueno, estos son mis pensamientos particulares.

—Parece, señor, que son muchas las dudas a concretar en esta reunión, o en las posteriores que se programen. De forma especial,

las tácticas a emplear en el mar de la China.

—Por supuesto, pero tan importante aspecto podría ser dejado de lado hasta alcanzar el puerto filipino, si así se decide, o el anterior antes de entrar en la zona de los piratas. Como decía el general Escaño, cada problema en su momento, dependiendo de la mar y el viento. Y ahora, segundo, hablemos de nuestro buque. Supongo que los rellenos han sido satisfactorios.

—En efecto, señor. El maquinista jefe se encuentra encantado con las piedras embarcadas, tanto por su calidad como en la cantidad acopiada. De los víveres doy fe positiva, al haberlos comprobado a la vista en persona. Una magnífica labor de nuestro contador, todo hay que decirlo. Y la aguada, de extrema calidad, también se completó sin problemas.

—Perfecto. Pues ya hablaremos a mi regreso de la reunión.

—Y que corra todo en orden, señor, sin suspicacias o intereses personales, tan habituales.

—Espero que el objetivo final supere todos los obstáculos.

Vestí el mejor uniforme de capitán de la marina mercante española, cuando ya mi lancha se encontraba atracada al portalón. El alférez de navío Olmos había bajado a tierra con suficiente antelación, y apalabrado un cómodo carruaje de velas, que debería transportarme a la quinta Loudeiro. Y sin mayores pensamientos, decidí embarcar en él, calculando el tiempo que me llevaría hasta la dirección señalada. Según había explicado el cochero a mi oficial, no deberíamos superar los veinte o veinticinco minutos por una vereda bien acondicionada, hasta alcanzar la quinta. No obstante, y conociéndome, Olmos cuadró para tomarse otros diez minutos de más, consciente de que la estricta puntualidad ha sido siempre una de mis obsesiones.

Con el alférez de fragata Llorens al mando de la lancha, mis hombres bogaron a buen ritmo y sincronizado repaleo, hasta alcanzar la escala del puerto que llamaban de la Encarnación, del tipo que en nuestros puertos suelen denominarse escalas reales. Una vez en tierra, comprobé, encantado, la presencia de un noble carruaje de tres vidrios, aparejado con dos hermosos caballos de tiro. Se demostraba la buena aplicación de Olmos al escogerlo. Al conocer al joven cochero, que se presentó como Marcos, me expuso de nuevo los tiempos estimados, por lo que decidí salir de

inmediato a marcha media, sin fustigar a la pareja de animales.

La vereda, que recorría camino serpenteante hacia la ciudad de Recife, mostraba un piso firme y sin cantos rodados, aunque de amplitud muy justa para un par de carruajes con normas. Por fortuna, no cruzamos paseo con ninguno, mientras admiraba el entorno selvático que recorríamos, una vegetación tupida e infinita hasta el más allá. Por fin, alcanzamos una majestuosa entrada, compuestas por dos picachos que asemejaban los mojones de los reinos en España. A la derecha se mostraba, con grandes letras grabadas al fuego sobre madera, *Fazenda Loudeiro*[17]. Tras ordenar al cochero que detuviera la marcha de los animales, y comprobar que llegaba a la cita con quince minutos de antelación a la hora marcada, me dediqué a observar una plantación de árboles muy parecidos a las plataneras canarias, aunque no ofrecieran fruto alguno a la vista. Cuando faltaban cinco minutos para alcanzar las doce horas, ordené al cochero que continuara la marcha. Ahora, los árboles que marcaban los límites del particular camino, se aparecían mucho más frondosos, desconociendo su nombre y utilidad. Más tarde tuve conocimiento de que se trataba de las muy famosas jacarandas, árboles muy habituales en aquellas tierras, de leña dúctil con la que se fabricaban máscaras mortuorias y escenas de bosque.

Por fin, divisé la quinta en la distancia. Y por la sangre derramada, que se trataba de un edificio magnífico y señorial como pocos, habitual en España en las fincas de nobles acaudalados. En su parte central y entre columnas clásicas, embadurnadas de blanco, se ofrecía una majestuosa entrada con portones labrados. Y para que no restaran dudas al visitante, en el centro, junto a los escalones de acceso, aparecían dos figuras en parada de recibo. La primera, un hombre de complexión formidable, con casi dos metros de estatura y muchos kilos en balanza. Su rostro, en proporciones acordes a las medidas señaladas, se veía inmerso en una gran melena leonada, con el cabello jalonado en tonos grises. Debía moverse cerca de la sesentena, aunque su salud parecía cubrir cualquier mal. Por contra, el sudor brotaba a chorros de su cuerpo, obligado por la severa etiqueta.

Al lado de quien debía ser el dueño de la hacienda, aparecía un hombre de estatura mediana, cabello muy moreno y piel blanca,

magro de carnes, vestido con uniformidad de marino mercante británico, muy poco diferenciada de la habitual empleada en la *Royal Navy*. Ambos a un tiempo se adelantaron hacia mi carruaje, cuando el cochero chascaba frenos. No obstante, el primero en saludarme fue el oficial británico. Con una sonrisa que se aparecía en luces como sincera y bonachona, expuso sus primeras palabras, al tiempo que lanzaba su mano hacia mí. Y para mi sorpresa, hablaba en perfecto idioma español.

—Bienvenido seáis a la quinta Loudeiro, comandante Leñanza, conde de Tarfí. Soy el *commander* Lewis Axworthy, de la *Royal Navy*, al mando del paquebote *Red Lion*. Tengo el honor de presentaros a mi buen amigo brasileño, Ismael Rodrigues, cónsul honorario del Reino Unido en Fortaleza, dueño y señor de esta maravillosa quinta, que nos ha ofrecido para llevar a cabo la primera reunión de la división internacional. Una fuerza formada por las Marinas de siete naciones, alistadas para combatir a la piratería china.

Como ya el gigante brasileño se acercaba a mí con la mano tendida, me apresuré a estrecharla.

—Es un placer conocerle, señor Rodrigues. No sé si comprende mi idioma, pero puedo expresarme en inglés si lo prefiere.

—Comprendo y hablo perfectamente su idioma, señor conde de Tarfí. Viví algunos años en Sevilla, un tiempo que jamás olvidaré por los placeres que allí gocé —me ofreció una sonrisa en cascada, que mudaba su rostro a un tamaño mayor—. Pero el placer es mío, al poder cooperar con esta empresa tan digna y necesaria. Por favor, acompáñeme hacia el interior.

Atravesamos una espaciosa entrada y un salón de amplitud mediana, recargado de muebles, tapices y adornos, antes de abordar uno de mayor extensión. Comprobé con rapidez, que se debían haber apartado muebles y mesas, para instalar cómodos sillones en semicírculo, así como un pequeño atril de madera. Una vez allí, comprobé la presencia de dos personajes, que hablaban entre sí con abierta confianza. El primero me pareció portugués, por su rostro y uniforme, mientras el segundo debía ser el holandés, aunque marrara en mis predicciones. Alzaron sus cuerpos del sillón, para dirigirse hacia nosotros. Rápidamente, me fueron presentados por el oficial británico, ahora en idioma inglés.

—Comandante Leñanza, conde de Tarfí, tengo el placer de presentarle a dos de nuestros camaradas de empresa. El capitán de fragata Armando Matos —señalaba al que entendía como portugués —, comandante del vapor *Andorinha*, de la Marina portuguesa. También al *commander* Peter Wilson, comandante de la fragata *Virginia*, de la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica.

Nos estrechamos las manos con sonrisas añadidas y los comentarios iniciales de cortesía. El oficial portugués se aparecía como un personaje de reducido tamaño, moreno de cabello y piel, rostro diminuto, aunque con unos ojos en permanente movimiento, que adelantaban una viva inteligencia. Por el contrario, el comandante norteamericano mostraba carnes gruesas, cabello alborotado, ojos azules como el cielo, ese rostro rojizo tan habitual en los amantes de caldos generosos en abundancia, y movimientos nerviosos de sus manos. El británico retomó la palabra.

—Faltan por aparecer los comandantes de las unidades de Francia, Holanda y Prusia. Manténganse en charla, que nuestro anfitrión y yo debemos regresar a la entrada.

Charlamos de temas intrascendentes. Entre sonrisas, mencionamos los camuflajes efectuados en nuestros buques y el efecto general. Pero fue corta la espera porque, pocos minutos después, entraban los anfitriones con tres nuevos oficiales, que debían haber arribado a un mismo tiempo. Nos fueron presentados nuevamente por el británico, empleando su propio idioma. Tan sólo el francés empleó el propio, como si deseara recalcar desde el primer momento la importancia de las letras francesas. Pude comprobar que Axworthy les hablaba todos con extraordinaria fluidez, detalle bastante inusual en los oficiales británicos.

El capitán de fragata holandés, Jan Johannes Kolsteren, comandante del mercante artillado *Van der Toorn*, exhibía un cuerpo alto, delgado y ágil de movimientos, mientras su rostro, blanco como la nieve, quedaba enmarcado por una melena rubia, al tiempo que mostraba unos ojos azules como las aguas caribeñas. Por su parte, el prusiano, capitán de fragata Graf **[18]** von Dambrosky, conde como yo, no parecía perteneciente a la raza germana. Porque era bajo de estatura, muy magro de carnes y con cabellera morena. Sus grandes ojos negros llamaban la atención y, en mi opinión, mostraban cierto peligro, de esos hombres a los que

es mejor rodear a la milla. Por último, el francés respondía al tipo de gabacho entero. Se presentó en su idioma como el capitán de fragata Antoine Lafarle, comandante de la fragata *La Gloire*. Su aspecto físico podíamos calificarlo como normal, porque no destacaba en su estatura mediana, carnes prietas, rostro ovalado, cabello moreno y ojos castaños. Bueno, si por algo se le podía señalar era por su nariz, más propia de bauprés rojizo. Pero ya Axworthy se colocaba en el atril y se dirigía a nosotros en idioma inglés. Fue entonces, cuando comprobé que el hacendado Rodrigues había desaparecido de la estancia, como si deseara dejarnos en la más necesaria intimidad.

—Por favor, señores, tomen asiento. En nombre de nuestro anfitrión, les ofrezco nuevamente mi más encarecida bienvenida. Me ha pedido dejarnos en soledad, según sus palabras, por necesaria delicadeza —Axworthy mostró una agradable sonrisa—. Y quiero mostrar mi más sincero agradecimiento a nuestro amigo brasileño, que nos ha cedido generosamente esta maravillosa quinta, para llevar a cabo la primera e importante reunión de la división naval internacional. Pero como deseo, desde el inicio de nuestras deliberaciones, que cualquier decisión sea consensuada por todos, en primer lugar, deberíamos escoger el idioma a emplear en nuestras reuniones. Creo que español, francés e inglés son los más utilizados en el mundo, por lo que solicito que cada uno exponga sus preferencias para la lengua a emplear de continuo, tanto hablada como escrita. Les ruego que levanten su brazo de preferencia al nombrar cada idioma.

El británico comenzó por el español, sin que se alzara un solo brazo, ni siquiera el mío porque no lo consideraba como adecuado ni conocido por todos. A continuación, pronunció el francés, y solamente el gabacho sentado a mi lado lo alzó con energía, para comprobar un tanto desolado que su acción no era seguida por nadie. Por último, al nombrar el idioma inglés, se alzaron seis brazos. Axworthy dio por decidida la pregunta.

—Bien, señores, aunque me gustaría que, como norma habitual, todas las decisiones se tomen por unanimidad, en este caso primero y particular, por seis votos contra uno, se decide que el idioma inglés sea el que empleemos en nuestro trabajo, mientras dure esta importante empresa. Comandante Lafarle —se dirigía al oficial

francés con una sonrisa—, como habéis sido el único en ofrecer otra solución, desearía saber si se os presenta algún problema serio en que se emplee dicho idioma. En caso afirmativo, podríamos conseguir el auxilio de un discreto intérprete o de un…

—En absoluto, comandante Axworthy —cortó el francés con delicadeza, ahora en idioma inglés—. Hablo su lengua con soltura y acepto la opinión mayoritaria.

Por primera vez, escuché al comandante gabacho hablar en tal idioma, aunque su fuerte acento marcara muescas con cierta dureza. Axworthy retomó la palabra.

—Si me dirijo a ustedes, es porque he preparado esta reunión con el auxilio del señor Rodrigues. Alguien debía tomar la iniciativa, y he creído oportuno que, en principio, me correspondía a mí, como representante del gobierno que decidió exponer la necesidad de formar esta fuerza naval. Pero como les he dicho, entiendo que todas las ideas y soluciones futuras deberían ser aceptadas por todos, sin posibilidad de establecer mayorías. Un solo voto en contra, podríamos considerarlo como un veto definitivo. Y como entiendo que la comunicación entre nosotros será de enorme importancia en la empresa, me he permitido redactar un código de señales, sencillo, discreto y muy manejable, para que nos sirva de comunicación privada por señales de banderas. No obstante, si, cuando lo lean, estiman necesario añadir o borrar algún detalle, háganlo saber con entera sinceridad.

Mucho me complacía el talante que tomaba la reunión con las palabras del representante británico, que alejaba toda sospecha de intenciones de pronunciarse al frente de la fuerza conjunta. Esperaba que sus palabras fueran sinceras al tope, aunque en verdad que no dudaba de ellas, de momento. Axworthy continuó con el mismo tono agradable.

—En su conjunto, esta división naval, que así podríamos definirla sin error, cuenta con un poder artillero superior a las 120 piezas y de elevado calibre. Todo ello sin contar con las numerosas ametralladoras de 25 mm, que entiendo muy adecuadas para la misión a cubrir. Pero me interesa conocer si alguno de sus buques sufre algún problema, que deba ser resuelto con cierta urgencia o necesidad de determinados elementos. Además, entiendo que los siete buques deberán abandonar este puerto bien rellenos de

carbón, aguada y víveres frescos. De esta forma, creo que a todos nos gustaría conocer la fecha, en que podremos abandonar Fortaleza sin problemas. Ruego que, si alguno de ustedes necesita auxilio perentorio, o desea comentar algo de interés, lo exponga ahora mismo con entera confianza.

Tras unos segundos de silencio, me extrañó que el oficial francés tomara la palabra y, de forma especial, el tema que atacaba.

—En primer lugar, señores, mi gobierno entiende que las unidades de esta división naval pertenecen a países con intereses en la zona de las líneas comerciales, que cruzan el mar de la China. Sin embargo, entendemos que el estado de Prusia nada tiene que ver en esa zona, aunque podría ser aceptada su presencia como simple observador.

Ahora el silencio se podía palpar con los cinco sentidos. Pensé que mal comenzaba la empresa por culpa del jodido gabacho. El prusiano se removió inquieto en su asiento, antes de elevar su mano para dirigirse a los asistentes. Y para mi sorpresa, habló con un tono de voz suave y obsequioso, sin provocar tirantez alguna.

—Mi gobierno entiende, señores, que la Confederación Alemana actual, o el Imperio alemán que se formará en escaso tiempo, uniendo de esa forma bajo una misma cabeza el mundo germánico, tiene marcado interés en todos los escenarios del mundo. De forma especial, allí donde tengan lugar acciones ilegales o criminales, como es el caso que nos ocupa. Además, piensa y desea alcanzar acuerdos con algunas naciones, para adquirir islas en la zona, con lo que su interés aumenta por momentos. No obstante, entiendo que cualquier país del mundo, que albergue conceptos de honor bien arraigados, debería apuntarse a esta empresa. Después de todo, solamente intentamos luchar contra la piratería, sea cual sea su religión, raza o color. Debo recordar que, tras la reunión inicial mantenida en Londres, mi nación recibió una invitación oficial para unirse a esta división. Por tal razón, no comprendo bien los deseos del gobierno francés. No obstante, si es el deseo de todos ustedes que Prusia no forme parte de la coalición internacional, mi buque abandonará este puerto de inmediato.

De nuevo sufrimos un espeso silencio, que se podía cortar con una daga de muescas. Todos mirábamos por derecho al oficial francés, en espera de su respuesta, como único representante del

país que parecía oponerse a la presencia prusiana en la división. De nuevo, Lafarle elevó su voz con decisión y buen talante.

—Concuerdo por completo con el comandante von Dambrosky, en que parece ciertamente encomiable, que cualquier nación colabore para luchar contra la piratería, ya sea china, caribeña o índica. Lo siento, pero desconocía esas negociaciones del reino de Prusia con otras naciones, para la adquisición de territorios coloniales. Pero si todos los presentes muestran su acuerdo en que el *Deutschland* colabore con nosotros, Francia no será obstáculo.

Ahora, el silencio se alargó sin medida y con vapores. En verdad que no sabíamos con certeza, quien debería dar el siguiente paso y con qué argumentos. Por tal razón, como entendía que, para mí, la situación se encontraba abierta con entera claridad, alcé mi brazo con las ideas bien plantadas en la sesera. Una vez autorizado por el moderador británico, me lancé de lleno con decisión.

—Las instrucciones de mi gobierno, señores, no impiden en absoluto la presencia de cualquier otro país en la división internacional. Además, también conocemos que, en la reunión mantenida en Londres, se decidieron con detalle los países a los que se les cursaría la pertinente invitación. Entre ellos se encontraba Prusia, por lo que no parece ahora el momento adecuado para cambiar las normas escogidas meses atrás, una acción que, por mi parte, consideraría incorrecta y poco ajustada a las normas internacionales de la debida cortesía. Por otro lado —intenté que el tono de mi voz sonara alegre y distendido—, quince cañones de elevado calibre siempre son de recibir con placer.

Creo que mi intervención llegó en el momento más oportuno, y solucionó un pequeño problema que podía acabar levantando astillas. El comandante inglés, tras dirigirme una mirada que entendí de agradecimiento, tomó la palabra con rapidez.

—Muestro mi completo acuerdo con lo expuesto de forma tan correcta por el comandante español. Y como el de Francia se ofrece a aceptar la presencia de Prusia en la división internacional, si alguno de ustedes se entiende a la contra, que alce por favor su brazo.

Como era de esperar, ningún comandante levantó su brazo media pulgada. Creo que todos respiraron con inmenso alivio, al haber zanjado la primera moscarda reventona que nos llegaba

contra la cara. También se veía feliz al representante francés, que parecía haber perdido los nervios iniciales. Entendí que había elevado su protesta, obligado por instrucciones de su gobierno, una protesta con la que no concordaba. Pero ya Axworthy se disponía a entrar en vereda fina.

—Bien, señores, regresando a los asuntos importantes, entiendo que ningún buque presenta problemas de casco, aparejo o máquinas, que hagan preciso algún trabajo en este puerto. De esa forma, es fácil conjeturar que podremos abandonar este fondeadero de Fortaleza el próximo lunes día 22. Y entiendo llegado el momento, de entrar de lleno en los primeros aspectos de la operación y sus líneas generales, hasta acabar por escoger entre las muchas opciones que se nos abren a las bandas y alcanzar la deseada unanimidad. Todo ello, si nadie desea elevar alguna nueva propuesta, que afecte a la operación en general.

Las palabras de Axworthy, lanzadas con una agradable sonrisa en su boca, acabaron por remansar las aguas. Y como nadie parecía desear una nueva entrada con problemas, el británico continuó.

—Tal y como suponía, señores, se nos ha echado el tiempo encima. Con el permiso de nuestro anfitrión, a quien le expuse anteriormente mi plan, creo que deberíamos pasar a beber un vaso de excelente vino, como antesala del almuerzo que el hacendado Rodrigues ha ordenado preparar en nuestro honor. Una vez terminada la sobremesa, propongo regresar a este mismo salón y comenzar las verdaderas gestiones, hasta que liquidemos los temas pendientes o mínimamente necesarios. Y si debemos entrar en la madrugada, espero que el señor Rodrigues consiga café y licores, que nos mantengan el alma despierta. ¿Les parece bien?

Axworthy dirigió su mirada en redondo, hasta comprobar que nadie elevaba la voz en disentimiento. Y sin esperar un segundo más, todos abandonamos los cómodos asientos para seguirle por un corto pasillo, hasta alcanzar un espléndido comedor de gala, que así me lo parecía. Allí nos recibió el hacendado Rodrigues, que mostraba una agradable sonrisa con una copa en la mano. Y como ya los sirvientes llegaban hasta nosotros con bandejas plenas de vasos con el líquido rojizo en las venas, en pocos segundos se generalizó la conversación entre los asistentes. Y para regusto propio, creí entender que el comandante francés hablaba en aparte

con el prusiano, mostrando un gesto que mucho se acercaba a petición de excusa. Se corroboraban mis sospechas sobre el motivo de la inesperada intervención del gabacho.

Bebimos de un extraordinario vino que, para gloria personal, resultó ser español. Según el señor Rodrigues, procedía de una zona de la Mancha, que jamás había escuchado. Pero tras los nervios sufridos en los primeros lances de la reunión, que no fueron pocos ni de escasa monta, creo que hasta el caldo más rajado nos habría sabido a gloria bendita. Después de todo, entendí que la operación había comenzado de muy buen pie. Y ahora, tras el almuerzo, deberíamos comenzar con los asuntos de enjundia. Por gracia de los cielos, el moderador mostraba una calidad extraordinaria, para bien de todos.

15. UNA REUNIÓN PROMETEDORA

Aunque, en teoría, debíamos tomar un almuerzo ligero, con la intención de encontrarnos frescos de mente y cuerpo, y poder atacar la importante reunión de la tarde, que se abría con especial interés en mi cerebro, el hacendado Rodrigues nos hizo servir una comida extraordinaria. En primer lugar, y como especial honor a los siete comensales, ofreció un plato especial de cada país, un detalle inesperado, aunque se presentara en cantidades reducidas. Como representante español, reconocí unas lonchas de jamón serrano bien curado, de magnífico sabor, acompañado de unas fresas muy dulces y de enorme tamaño, troceadas en rodajas finas. Pero debo exponerles con la debida delicadeza, que, tras probar la mezcla, aparté con discreción aquellas fresas al lateral del plato, porque eliminaban en gran parte el incomparable sabor del producto nacional. Y como nuestro anfitrión entendía, que cada plato servido no suponía más que un ligero entrante o aperitivo, como colofón nos ofreció un manjar muy brasileño. Según sus propias palabras, consistía en un potaje de alubias negras con arroz y trozos de bacalao, aderezado con gran número de especias, que atacamos como náufragos hambrientos. Si se le suman los diversos caldos ingeridos, más el aguardiente de caña final en acompañamiento de los cafés, pueden imaginar nuestro estado al declarar rendida esa etapa.

Disfruté por largo de tan delicioso almuerzo, situado entre el portugués y el prusiano, que cargaban buche adentro con especial energía y escasas palabras. De forma especial era von Dambrosky quien no descansaba un solo segundo en su manejo de cubiertos. Pero en verdad que comencé a sentir las tentaciones de Morfeo.

Sin perder un segundo, Axworthy tomó la palabra para

recordarnos, que debíamos encarar de inmediato la reunión vespertina. Y aunque mi cuerpo añorara una alargada siesta, a los pocos minutos nos encontrábamos en el conocido salón, acomodados en los mismos sillones abandonados un par de horas antes. Creo que, para evitar alguna inoportuna somnolencia, que se adivinaba con sólo observar los rostros un tanto abotargados de los presentes, el británico, despierto de mente y luces, tomó la palabra con rapidez.

—Bien, compañeros, comprendo que el almuerzo ofrecido por nuestro anfitrión ha sido excesivamente pródigo en excelentes alimentos, por fuera de lo proyectado. Y es de agradecer como se merece, esa entrada con productos nacionales. Soy consciente de que más de uno caería en sueños dulces con facilidad, especialmente los que hayan ingerido excesiva cantidad de alimentos y caldos en bendita cuantía —sonreía de excelente humor —. No obstante, hemos de entrar en la primera y principal decisión, que hemos de tomar. Como sencillo moderador, tan sólo me limitaré a efectuar la presentación y posibilidades de cada problema, para dejar que cada uno de ustedes responda lo que entienda más adecuado. Pero, por favor, pensando siempre en el bien de la empresa conjunta.

Axworthy se detuvo unos segundos, para comprobar que sus palabras habían hecho efecto y los rostros mostraban el debido interés.

—Ya hemos acordado que abandonaremos este puerto de Fortaleza el próximo lunes día 22, salvo que surja algún detalle negativo inesperado a bordo de cualquier buque. Pero recomiendo salidas a la mar bastante espaciadas, sin que puedan relacionarnos en su conjunto. En primer lugar, hemos de montar el cabo de Hornos y alcanzar el océano Pacífico para trepar en latitud, antes de cruzarlo hacia poniente. Aquí se abren diversas posibilidades. En mi opinión, que puede estar equivocada, deberíamos rellenar de carbón, aguada y víveres antes de enfrentarnos a ese océano infinito, con bastantes miles de millas a navegar. El puerto a escoger en la costa americana puede ser común para todos o que cada uno tome su propio camino. En ese caso, deberíamos decidir el punto de reunión en algún archipiélago del Pacífico, antes de dar el salto definitivo. Y ya en adelanto, creo que el punto final, antes de

entrar en acción en el mar de la China, allí donde deberemos llevar a cabo la reunión más importante y definitiva, debería ser la capital de ese fantástico y muy español archipiélago filipino. Naturalmente, me refiero a Manila, que se sitúa como portón anterior a nuestra zona de actuación en el mar de la China. No olviden, que allí deberemos determinar las tácticas a emplear, empleo de posibles señuelos, uso de la artillería, posibles abordajes y otros aspectos de una guerra naval diferente. Y ahora me gustaría escuchar sus opiniones y que entráramos en la debida discusión, para escoger el camino a seguir. No hay orden establecido para tomar la palabra, señores. Sugiero que, cuando cada uno decida opinar en concreto, lo haga sin mayores miramientos.

De nuevo me adelanté a todos y levanté el brazo, al tiempo que alzaba el cuerpo. Porque entendí que debía exponer el especial caso español en las aguas del Pacífico Sur.

—Estimados compañeros, me gustaría ponerles en ciertos antecedentes, que influyen de forma importante en el caso español. Como todos ustedes conocerán, hace poco más de un año mantuvimos acciones bélicas contra los países sudamericanos que nos declararon la guerra. Me refiero a Chile, Perú, Bolivia y Ecuador. Aunque, tras el combate del Callao, se dieron por finalizadas las acciones de guerra, al menos por nuestra parte, todavía no se ha firmado oficialmente el armisticio, lo que supone mantener vigente la situación de guerra contra dichos países. Por tal razón, no me parece conveniente tocar puerto en dicha zona, ni siquiera arbolando un pabellón de conveniencia. Incluso pienso establecer una derrota a suficiente distancia de tierra, en mi ascenso hacia el Norte. Concuerdo con el representante británico, en que deberíamos carbonear y acopiar víveres antes de atravesar el océano Pacífico. Para el caso particular de España, entiendo que un puerto adecuado sería la bahía de Panamá o Acapulco, en la República Mexicana. También San Francisco se acoplaría a las necesidades, aunque lo considero situado demasiado al Norte para nuestros propósitos. En último caso, se podría dar libertad a cada buque, para que se avitualle donde desee y establecer un punto de encuentro para más tarde. También concuerdo en que sería condición favorable a nuestros propósitos, tomar la citada escala posterior en pleno océano, que podría ser ese punto de encuentro

mencionado, en alguno de los archipiélagos que no nos desvíen demasiado de la ruta. Una buena solución podría ser la capital de la Polinesia francesa, Papeete, la de las Marianas españolas, Guaján, o la capital de las islas Hawái, Honolulu. Tengo entendido, así al menos se expone en los derroteros consultados, que en todos ellos se dispone de buena estación de carboneo y surtido de víveres. También muestro mi acuerdo en que nos reunamos finalmente en Manila, para establecer las tácticas definitivas a seguir en el mar septentrional de la China contra los piratas amarillos, así como la actuación definitiva y detallada de nuestro cometido. Por último, debo comentar una cuestión que me preocupa. Algunos de nuestros buques no deberían atracar en muelles del puerto y, por el contrario, mantenerse fondeados a cierta distancia. Por favor, no lo tomen como una crítica al camuflaje establecido. Lo digo porque, a escasas yardas, será difícil calificarlos como unidades mercantes. De forma especial, deberemos tomar las máximas precauciones en tal sentido durante nuestra estancia en Manila. Porque, según se comenta con datos reales, en la capital filipina operan muchos informadores de los piratas chinos, al igual que en Singapur o Hong Kong. No obstante, deberemos aprovechar esas posibles delaciones, para que esperen a nuestros buques con ansias de abordaje. Y eso es todo, de momento, por mi parte.

Como creía haber rematado mi intervención, tomé asiento. Y aunque esperaba una rápida respuesta, transcurrieron algunos segundos, antes de que el representante francés alzara brazo y cuerpo.

—Señores comandantes, en cuanto a la trepada en latitud por la costa pacífica, estimo que se debería hacer por separado y que cada uno acople su velocidad al puerto elegido, que, como dice el comandante español, podría ser Acapulco, Panamá o San Francisco. Por otra parte, considero importante ese nuevo encuentro en un archipiélago del Pacífico. Ofrezco la capital de Papeete para cumplir el requisito, porque la conozco bien y sé de sus muchas posibilidades. Sin embargo, es posible que Honolulu o Guaján también cumplan las necesidades buscadas. Y, por último, entiendo que Manila es la solución ideal para llevar a cabo lo que también yo estimo como reunión decisiva, por encontrarse por fuera del centro de acción. En cuanto al comentario sobre la capacidad de camuflaje

de los buques, también concuerdo en que algunas unidades, especialmente en Manila, si así se decide, no deberían atracar al muelle. Y eso es todo por mi parte.

Quedé gratamente satisfecho con la intervención del capitán de fragata Lafarle, que no acercó la sardina en demasía a las brasas propias, y habló con sentido de beneficio general. Tras escasos segundos, ahora fue el representante portugués, capitán de fragata Matos, quien se dispuso a intervenir.

—Bien, señores, quiero comenzar declarando mi alegría al comprobar que, en conjunto, buscamos una buena solución para el éxito de la empresa internacional, sin entrar en beneficios nacionales propios. Respecto a las anteriores intervenciones, muestro mi acuerdo general. Tras montar el cabo de Hornos, que no suele abrirse como piedra blanda, cada buque tomará el puerto de avituallamiento que estime oportuno. Incluso sería una buena idea, que no todos lo hicieran en el mismo. La posterior reunión oceánica se puede establecer en cualquier punto de los nombrados. Sin embargo, entiendo que Papeete se encuentra demasiado al sur, y Guaján demasiado cerca de las Filipinas. Por tal razón, de los puertos señalados, entiendo que Honolulu es, por su situación, el más adecuado. Y no estimo necesario establecer fecha de reunión. Como todos los barcos ofrecen un andar parecido, creo que alcanzaremos el punto definitivo con escasa diferencia. Por último, concuerdo con el comandante español sobre sus comentarios al camuflaje de algunas unidades, perfectas a suficiente distancia, pero peligrosas a mirada corta.

También encontré muy medidas y positivas las palabras del vecino portugués. La reunión parecía caminar con mejores rendimientos de lo esperado. Y para mi sorpresa, a continuación, y sin espera alzaba su cuerpo el capitán de fragata von Dambrosky, el representante de Prusia. Poco me gustó la inicial expresión de su rostro, escasamente agradable, aunque, por gracia de los cielos, les adelanto que marré en las predicciones.

—Muestro mi acuerdo en todo lo declarado hasta el momento, señores. Tomaré San Francisco como puerto de aprovisionamiento. Y entiendo, que Honolulu cumple perfectamente el requisito buscado para la siguiente reunión. Y que todo sea para eliminar de una vez y para siempre esa maldita piratería china, actuaciones

increíbles metidos en la segunda mitad del siglo XIX.

Mientras mostraba una primera sonrisa, bajaba su cuerpo con la misma rapidez a la que lo había desplegado. Ahora sí que se hizo un alargado silencio, hasta alcanzar un punto ciertamente incómodo. Por fin, el capitán de fragata Wilson, representante norteamericano, alzó su brazo en petición de ser escuchado. Axworthy le hizo una clara señal, de que podía intervenir cuando lo estimara conveniente.

—Bien, señores, en primer lugar, también debo declarar que mucho me satisface el ambiente creado en esta agrupación, posiblemente la primera división naval sin mando. Bueno, también podríamos decir, con mayor exactitud, que emplea un mando colegiado. Pues como alguno de mis compañeros ha expuesto, pienso repostar de carbón, víveres y aguada en el puerto de San Francisco, precisamente mi ciudad natal. En cuanto al puerto de recalada y reunión, estimo que, por latitud y distancia, parece más conveniente emplear Honolulu. Puedo asegurarles que en la capital de las islas Hawai, dispondrán de carboneo y demás facilidades sin problema alguno. Lo aseguro por haberlo comprobado hace pocos meses en este mismo barco que ahora mando. En cuanto al resto de comentarios, muestro mi completo acuerdo.

De nuevo se hizo el silencio, al tomar asiento el representante norteamericano. Pero de escasa duración porque ya el comandante holandés, capitán de fragata Kolsteren, se alzaba con rapidez.

—Aunque sonará a burda repetición, señores, muestro mi acuerdo en líneas generales con todo lo expuesto hasta el momento. Posiblemente, recalaré para el necesario avituallamiento en San Francisco o Acapulco. También entiendo Honolulu como el puerto más adecuado para el siguiente carboneo, así como llevar a cabo una nueva reunión. Y agradezco como se merece el almuerzo ofrecido por nuestro anfitrión brasileño. Un conjunto de viandas, vinos y licores extraordinarios.

Cada comandante había expuesto sus razones y predilecciones, respecto a los puntos a decidir. Tomó el relevo sin dudarlo el capitán de fragata Axworthy, que se asomaba de nuevo al improvisado atril.

—Queridos compañeros de empresa, les aseguro con entera sinceridad, que me encuentro muy animado tras haber escuchado sus intervenciones. Por fortuna, no aparecen aves negras y es

posible tomar una decisión colegiada, como diría el representante holandés. Tras abandonar Fortaleza, con la suficiente demora entre las siete unidades, montaremos el cabo de Hornos y subiremos en latitud hasta el puerto escogido por cada uno. Parece ser que Acapulco y San Francisco encabezan las preferencias. Pero creo que es opinión general, que cada uno lo tome con independencia. De esta forma, debemos establecer el nuevo punto de reunión en un archipiélago del Pacífico. Por mi parte, entiendo que, como ya se ha dicho, Papeete se encuentra demasiado al sur, y Guaján demasiado cerca de las islas filipinas. De esa forma, voto por Honolulu, capital hawaiana, para el nuevo aprovisionamiento y lugar de reunión. Quienes también se hayan decidido por este puerto, que alcen el brazo, por favor. De esa forma, podremos llegar a una decisión unánime.

Para mi sorpresa, todos los presentes, incluido el comandante francés, elevaban su brazo sin dudarlo un segundo. Axworthy retomó la palabra con una sonrisa en la boca.

—No soñaba con esta unánime decisión, que mucho alegra mi espíritu. Y si me permiten un par de minutos —el comandante británico sacaba del bolsillo interior de su casaca un libro pequeño, más parecido a un prontuario de mar. Tras hojearlo un tiempo que se me hizo largo, retomó la palabra—. Perdonen por la espera, señores. En el caso que nos ocupa, puedo indicarles que desde Fortaleza hasta San Francisco existe una distancia de unas 7.800 millas. Posteriormente, desde el puerto norteamericano y Honolulu será necesario navegar unas 2.100 millas más. De esa forma, sumando las distancias a cubrir en su totalidad, rondarán las diez mil millas. Creo que debemos añadir cinco días para el aprovisionamiento en San Francisco y otros cinco días extras por posibles problemas que aparezcan a bordo. No olvidemos, que el cabo de Hornos puede abrirse con tintes muy negros y ralentizar la derrota. Pero calculando un andar medio diario de los buques a velocidad económica de unas doscientas millas, estimo que emplearíamos como máximo un total de cincuenta días para alcanzar el nuevo punto de reunión. Con este dato y teniendo en cuenta que abandonaremos Fortaleza el próximo 22 de julio, deberíamos encontrarnos en Honolulu, como muy tarde, el décimo día de septiembre y, de esa forma, volver a disfrutar de vuestra

compañía.

—Si me lo permiten, señores, —entraba el comandante norteamericano con sonrisa abierta—, en Honolulu me encargaré de preparar una sala convenientemente acondicionada para reunirnos y gozar de un almuerzo adecuado, aunque no alcance las cotas de calidad al gozado de mano del hacendado brasileño. Y les aseguro con la máxima sinceridad, que para nada influyen en mi decisión las conocidas aspiraciones territoriales de mi país sobre el archipiélago hawaiano, cuestión que debe quedar por fuera de mi lealtad a esta división internacional.

—Pues le agradezco sus palabras y ofrecimiento en nombre de todos, comandante Wilson —recalcaba Axworthy de excelente humor—. Y por mi parte, acepto encantado ambas propuestas. De esta forma, expongo para la aprobación de todos los presentes, que abandonaremos Fortaleza el próximo 22 de este mes de julio. Posteriormente, cada buque se aprovisionará en San Francisco en la fecha que más le convenga, o en otro puerto, si a mejor mano les queda o por cualquier imprevista necesidad. Por fin, nos reuniremos en la capital hawaiana de Honolulu, con fecha límite del 10 de septiembre. Por favor, que alcen el brazo quienes muestren su acuerdo.

De nuevo se produjo una rápida unanimidad. Y por todos los cristos, que la reunión tomaba un camino de rosas completamente inesperado por mi parte. No había aparecido hasta el momento un solo roce, pique o disputa verbal, lo que era de agradecer. Axworthy tomaba la palabra de nuevo y parecía refrendar mis pensamientos.

—No saben, señores, la felicidad que siento al comprobar la unanimidad en las decisiones, y lo que, más importante todavía, entiendo como completo compromiso con la empresa que hemos de llevar a cabo. Y también con sinceridad, puedo decirles que no esperaba unas conclusiones tan íntimamente ligadas al éxito de nuestro compromiso, lo que mucho reconforta el espíritu. Ahora, si les parece oportuno, podemos dejar algún tiempo para que disfruten de conversaciones particulares, así como constatar algún detalle que se nos haya escapado. Muchas gracias a todos.

Tal y como había expuesto el capitán de fragata de la *Royal Navy* Lewis Axworthy, la reunión que comenzara en tintes de estricta conducta, se relajó de forma clara y tuvieron lugar las

conversaciones particulares. Por mi parte, pensaba dirigirme hacia el representante prusiano y que me expusiera algunos detalles de su Marina, que desconocía por completo, cuando comprobé la presencia del portugués a mi lado. Mantuve una larga y animada charla con él. Resultó que, casado con una española gallega, era capaz de hablar el idioma español con bastante fluidez. Me comentó la larga distancia que deberíamos navegar, hasta alcanzar el puerto de Honolulu. Le expuse mi sorpresa, al comprobar el nombre de su buque.

—¿Por qué le sorprende? —Preguntó con interés.

—Resulta que mi abuelo debió ejecutar una comisión en mar de las Indias, ahora llamado Océano Índico, para capturar a la fragata mercante portuguesa *Andorinha*, bajo el mando del capitán Silveira. Le aseguraron con detalles, algunos ofrecidos por compañeros portugueses de su Marina, que el citado capitán se había quedado con un valioso cargamento del gobierno español, cargado en Manila y con dirección a la Península.

—Conozco el caso, comandante Leñanza, que mucho se comentó en nuestros buques —chascaba los dedos con satisfacción—. Un buen pájaro ese tal Silveira, que había pertenecido a los cuadros de la Marina portuguesa, antes de dedicarse al expolio comercial. Una casualidad que el buque bajo mi mando ostente el mismo nombre, que en su idioma significa andorina o, más comúnmente, golondrina.

—Desconocía ese detalle. Bueno, para suerte de mi abuelo, el asunto se cerró con éxito total y se pudo recuperar el cargamento. Además, posteriormente contrajo matrimonio con la viuda de Silveira. Una historia para cubrir cientos de folios. Por cierto, que, como decía, comandante Matos, hemos de cubrir un buen trecho de mar. Nada menos que diez mil millas.

—Esa distancia como una primera parte. Después nos quedará alcanzar Manila, las acciones de castigo en el mar de la China y, por fin, el regreso a la Península. Por tal razón, se escogió este mercante, que normalmente cubre la derrota de Portugal hacia Angola y Mozambique. Por suerte, dispone de unas máquinas con entera fiabilidad. Pero ese andar medio diario de doscientas millas, lo cumpliré a un par de nudos superior a la velocidad económica. Por fortuna, dispongo de extensa capacidad en carboneras y

cumpliré con el programa.

—A mí también me llega justa, pero, como en su caso, dispongo de unas carboneras aumentadas para esta comisión a tan larga distancia. No obstante, poco me agrada el cabo de Hornos.

—Tiene fama ganada ese maldito cabo, desde luego. Sin embargo, me parece que entran en el tema muchas exageraciones.

—No lo crea. Al menos, mi experiencia ha sido muy negativa. El pasado año, por esta época, la peor estación en aquellas aguas, en pleno invierno austral, a punto estuvimos de perder la fragata *Resolución*, donde me encontraba embarcado. Bien es cierto, que se alió la mala suerte con la desdicha. Durante un terrible temporal, tanto avante con el cabo tenebroso, un golpe de mar nos dejó sin gobierno.

—¿Sin gobierno en ese cabo? ¡Por todos los santos negros! ¿Pudieron superarlo?

—Por intercesión directa de la Santa Patrona. Gracias a los cielos, los vientos y corrientes nos llevaron en alas hasta una bahía en las islas de los Leones Marinos. Allí pudimos fondear con seguridad, hasta recibir auxilio británico desde Port Stanley.

—Una odisea.

—No lo dude. Y, además, con el añadido de un sufrimiento de horroroso frío, al no contar con vestimenta adecuada. Como bien lo recordaba, he tomado las precauciones necesarias para esta ocasión.

—También yo. Bueno, esperemos que todo se mueva en orden y con resultado satisfactorio. Es difícil que siete buques lleven a cabo la operación, sin que aparezcan problemas de máquinas, aparejo o cualquier otro sistema. Rezaremos para que no surja a bordo ningún gato negro.

Cuando acabé de charlar con mi vecino portugués, se comenzaba a abandonar la sala. Habíamos alcanzado las once de la noche y todo el pescado parecía vendido. De nuevo fuimos despedidos en la puerta columnata por el señor Rodrigues y Axworthy. Entre agradecimientos, despedidas y deseos de un futuro prometedor, acabamos por abandonar la hacienda. Y aunque les pueda parecer condición extraña, me encontraba con los cinco sentidos a tono de guitarra. Disfruté del recorrido de regreso a Fortaleza, hasta alcanzar la escala donde comprobé la presencia de la lancha de mi barco.

Una vez a bordo, me felicité una vez más por todo el día atravesado. Porque no había saltado ni una sola liebre en prenda. Juro que me encontraba muy feliz cuando, tras despachar al segundo y asegurarle que en la siguiente mañana hablaríamos a fondo, me tendí en la cama. Y fue en ese momento, cuando los grillos me cayeron a cien, hasta dejarme en brazos de los ángeles en escasos segundos.

16. Millas avante

En la mañana siguiente, tras hablar a fondo con el segundo sobre todo lo acaecido hasta el momento, llamé a Junta de Oficiales en su cámara, con especial invitación al maquinista jefe y contramaestre primero. Tal y como supuse, nada más presentarme ante ellos, debí encarar un grupo de rostros ansiosos y expectantes, deseosos de conocer con mayor o menor exactitud lo que nos deparaba la comisión proa avante. Tal y como había solicitado del oficial de derrota, se había preparado en un atril una carta general de la Sudamérica atlántica, donde pensaba exponer la derrota que seguiríamos hasta montar el cabo de Hornos. También, junto a ella, se mostraba otra de la costa americana del Pacífico. Pero para que no se tensaran más sus pensamientos, comencé a desgranar mis comentarios con rapidez.

—Bien, señores oficiales, les supongo con grandes deseos de conocer cómo se va a desarrollar esta operación, un tanto extraña e innovadora, a partir de ahora. Pero antes, deseo indicarles que la reunión mantenida ayer entre los comandantes de los siete buques, integrantes de la división naval internacional, puedo calificarla como de éxito rotundo y, con sinceridad, inesperado en fondo y forma. No saltó un solo desacuerdo o discusión, que pudiera agriar las nacientes relaciones. Todo se corrió en mano de seda y llegamos a tomar todas, repito, todas las decisiones por unanimidad. Pero sin entrar en detalles menores, les comunicaré las disposiciones que van a centrar nuestro trabajo durante bastantes semanas.

Pasé la vista por todos los rostros, para comprobar que la tensión se mantenía latente. Continué en el mismo tono optimista.

—Los siete buques abandonaremos el puerto de Fortaleza el próximo lunes, día 22 del presente mes de julio. Eso significa

disfrutar de un par de días de descanso, que todos se merecen. Por cierto, segundo —me giré hacia él—, que se dé libertad de francos en suficiente número. En la fecha señalada y con horarios diferentes, al capricho de cada comandante, saldremos a la mar sin que se aprecie trabajo en grupo. Como pueden suponer, tomaremos rumbos hacia el sur con entera libertad, en cuanto la geografía brasileña nos lo permita —a partir de ese momento, comenzaba a señalar con el puntero sobre la carta náutica todos los detalles que narraba—. Pero antes de entrar en esta derrota concreta, puedo adelantarles que, una vez montado el cabo de Hornos, nortearemos en demanda del puerto de San Francisco. No me veo obligado a tomar dicho puerto, porque todavía barajo la posibilidad de que sea Acapulco el punto para carbonear, así como rellenar aguada y víveres. Sin embargo, el hecho de que el comandante del buque norteamericano sea natural de dicha ciudad californiana, puede solucionarnos algún problema de los que suelen aparecer en puertos desconocidos. Tras el avituallamiento, deberemos aproar a poniente, en demanda de Honolulu, capital del archipiélago de Hawái. Decidimos que, en dicho puerto, además de reponer los necesarios suministros, mantendríamos una segunda reunión entre los siete comandantes. ¿Ninguna duda hasta ahora?

Se hizo el silencio, hasta que el alférez de navío Huertas, elevó su brazo.

—En ese caso, señor comandante, deberemos navegar de Fortaleza a San Francisco o Acapulco de un tirón y sin avituallamientos intermedios.

—Así es, Huertas. Hemos de navegar unas siete mil ochocientas millas a pelo de cormorán, si elegimos San Francisco como punto de destino. Pero entiendo que, en esos cuarenta días escasos de mar, no nos faltará de ningún suministro principal. ¿No es así, segundo?

—Por supuesto, señor. Disponemos de aguada, víveres y carbón para cumplir esa derrota, sin entrar en rebajas. Tan sólo debemos cuidar el agua, y no emplear el líquido de forma inconsciente y sin necesidad.

—Muy bien. No obstante, en el caso de que alguna falta nos apurara, debemos tener presente que, una vez entrados en el océano Pacífico, no podremos entrar en puerto hasta alcanzar la bahía de Panamá. Como pueden imaginar, la causa no es otra que la guerra

mantenida con las repúblicas sudamericanas, de la que todavía no se ha firmado el esperado concierto de paz. Pero espero y deseo que no aparezcan males inoportunos. Posteriormente, ya les digo que, una vez avituallados, deberemos navegar en demanda de Honolulu, unas dos mil cien millas más. En total, desde Fortaleza a las islas Hawái, deberemos cubrir casi diez mil millas, una sugerente cantidad. ¿No aparecen más dudas hasta el momento?

Como el silencio se hizo espeso y nadie parecía dispuesto a elevar su brazo, continué.

—Una vez en la capital hawaiana, discutiremos los puntos necesarios en una nueva reunión. Sin embargo, entiendo que no se tratarán temas de grano fino. Porque ya hemos escogido el puerto de Manila para la reunión de más enjundia, al encontrarnos en la puerta anterior al mar de la China. Y en la muy querida capital filipina, abordaremos los aspectos principales de nuestra operación. Me refiero a las derrotas de aproximación, tácticas a seguir en exploración y combate, así como todos los detalles necesarios a tener en cuenta durante los momentos decisivos, sin olvidar el necesario castigo que hemos de producir, que no será escaso, según esperamos. Deberemos dejarnos ver en Manila, donde los piratas chinos acechan a los buques, que van a seguir derrota por sus aguas. Y ahora, si no les han aparecido nuevas dudas, les hablaré en concreto de la derrota a seguir hasta San Francisco.

Me detuve unos pocos segundos, para comprobar que nadie mostraba cuadros de duda.

—En principio, una vez abandonado este puerto de Fortaleza, pienso separarme de la costa brasileña unas veinte millas. Deberemos correr a continuación con rumbos de componente sudeste, hasta descabalgar el cabo de San Roque, momento en el que dispondremos de libertad para aproar al sudoeste. Es mi intención que, al alcanzar la posición norte-sur con las islas Malvinas, aproemos hacia ellas, para repasar Port Stanley a escasa distancia. Montaremos el cabo de Hornos con derrota desde levante, para dejar la isla de los Estados a estribor. Soy consciente de que es más habitual tomar el estrecho de Le Maire, que separa la mencionada isla del continente, en este caso de la Tierra del Fuego. Sin embargo, me permitiré un pequeño capricho, que nos hará perder unas pocas millas solamente. Una vez que hayamos

traspasado la latitud de Port Stanley, deseo costanear la isla de los Leones Marinos. Porque allí regresé a la vida, durante nuestra accidentada travesía a bordo de la fragata *Resolución*. Una historia que, estoy convencido, deben conocer todos al punto y la coma.

Mientras la bahía de la citada isla regresaba a mis pensamientos, decidí continuar.

—Una vez montado el cabo de Hornos, espero que, *con ventura y mesura*, como dirían los antiguos tratados, tomaremos suficiente distancia al continente en nuestra ascensión hacia el Norte. Comprendo que alguno de ustedes, que no conozca esa costa, desearía barajarla a la vista y comprobar su belleza, así como algunos detalles de nuestra Historia. Me refiero por ejemplo al castillo de San Miguel de Ahui en Chiloé, el maravilloso puerto de Valparaíso, que recuerdo con tristeza tras haberlo bombardeado, El Callao y sus defensas y, como detalle a añorar, la isla de San Lorenzo, donde se encuentran enterrados los miembros de las dotaciones de la Escuadra del Pacífico, que cayeron el pasado año durante el bombardeo a la plaza peruana. Les repito que deben recordar en todo momento, la situación de guerra con las repúblicas sudamericanas del Pacífico, que todavía se mantiene en pleno vigor, aunque vivamos un armisticio no firmado. Por tal razón, debemos prestar especial atención a los buques de guerra con pabellón chileno o peruano.

—Creo que la normalidad se nos debe aparecer a partir de la bahía de Guayas, hacia el norte. Y bien sabe Dios, que, si la situación fuera de bendita normalidad me gustaría perder algunas horas en la famosa isla del Gallo, y dejar constancia con la habitual leyenda de admiración por don Francisco Pizarro y *Los Trece de la Fama*. Pero continuando hacia el norte, si no nos apremian las condiciones a bordo, bien sean de vituallas o sanidad, acabaremos por tomar el puerto de San Francisco para rellenar la aguada, carbón y víveres. Allí no mantendremos contacto alguno con nuestros compañeros. Una vez avituallados en firme, saldremos a la mar para aproar hacia las islas Hawái, que no conozco. Y como ya les he explicado, deberemos tomar la bahía de Honolulu con fecha límite del 12 de septiembre. Creo que, si la vereda nos corre en orden, deberán sobrarnos algunas fechas, con lo que nos será posible costanear ese archipiélago, que tantos marinos describen

como de especial belleza.

Nueva parada, ahora para que pudiera aclararme la garganta con un sorbo de agua.

—Pues creo, señores oficiales, que esto es todo lo que me queda en el buche. Disfruten de estas jornadas de libertad de acción. Y si alguien desea elevar alguna pregunta, que lo haga sin merma.

Para mi sorpresa, fue el segundo comandante quien alzó su brazo.

—Creo, señor comandante, que nos podría indicar alguna instrucción sobre los ejercicios doctrinales, que deberemos llevar a cabo durante tan alargada navegación.

—Muchas gracias, segundo, porque se trata de un tema muy importante, que he dejado pasar en olvido. Como ha sido nuestra norma hasta el arribo a Fortaleza, los ejercicios doctrinales se llevarán a cabo con los mismos horarios, incidiendo en los habituales de mar y, de forma muy especial, en los de artillería y fusileros. Creo firmemente, que el posible papel a rendir por los fusileros puede llegar a ser definitivo en combate cerrado. Por tal razón deseo que, desplegados en ambas bandas a un tiempo, se ejerciten a diario con munición real, de la que, por suerte, embarcamos una formidable cantidad. También he leído en un trabajo sobre la piratería china, que los capitanes y personajes principales a bordo de un champán pirata, visten con una especie de casaca verde, a veces realmente desastrada y enfundada directamente sobre la carne. Si eso fuese así, se debe alertar a los fusileros para que centren sus fuegos en dichos miembros. Y en caso de que no aparezcan las casacas verdes, habrá alguna forma de localizarlos y que dicha información pase a los fusileros. También quiero un adiestramiento continuo de la artillería, tanto en puntería como en ritmo de fuego. Deberemos sacar el mayor partido a los tres montajes principales, que pueden barrer las treinta y dos cuartas del horizonte, así como de las ametralladoras, con una labor poderosísima en combates cercanos. Y que los oficiales mantengan reuniones con su personal, para que comprendan la importancia de su misión. Bueno, señores, creo que esto es todo lo principal que puedo declarar, hasta el momento. ¿Les surge alguna otra duda?

Por fin, se hizo un silencio absoluto. Entendí que podía dar carpetazo a la junta.

—Pues esto es todo, señores oficiales. Repito mi deseo de que disfruten de estos pocos días de asueto, que les han caído del cielo. El próximo lunes, saldremos a la mar sobre el mediodía, más o menos. Dependerá de cómo lo vayan haciendo los demás buques.

Abandoné la cámara con rapidez. Y puedo señalar con sinceridad, que me encontraba bastante feliz al repasar con ligereza lo vivido desde la salida de Cádiz. Todo se desarrollaba muy por alto de lo que se podía esperar. La operación continuaba avante, sin que aparecieran piedras negras en la derrota. Tan sólo en ocasiones, las figuras de mi esposa Mencía, mi hijo Francisco y el nuevo Leñanza que debería aparecer en pocos meses, cuajaban mi alma con tintes de tristeza. Pero bien saben los hombres de mar, que tales pensamientos quedan disueltos por las aguas que nos rodean en permanencia.

Con las primeras horas del día 22, nos encontrábamos a bordo listos para cobrar de la segunda ancla, una vez izada la primera con anterioridad. Bien temprano, había abandonado Fortaleza el buque norteamericano *Virginia*, que saludaba el pabellón con la habitual cortesía marinera. Posteriormente, sobre las once de la mañana, lo hacía el *Deutschland* prusiano, a quien se le adivinaba en la distancia una dotación compacta, homogénea y bien adiestrada en sus maniobras iniciales. Y como no aparecían a la vista movimientos en el resto de los buques, a mediodía me decidí a ordenar izar el ancla de babor y abandonar el puerto brasileño. Como parecía que la flor sortuda se había amadrinado a bordo con gacheta de fuerza, no saltó ni una sola letra a la contra en la maniobra de izado ni, de forma especial, en el funcionamiento del cabrestante, uno de los puntos más débiles de a bordo. Y con extremo placer, poco después recibía la voz del contramaestre, alistado en el castillo:

—¡Ancla de babor, *arriba y clara* [19] !

Sin dudarlo, ordené aproar en conveniencia para abandonar el puerto, sin que se percibiese movimiento en la dársena interior, que pudiera molestarnos. Una vez fuera de puntas y con libertad completa de mar a proa, el oficial de derrota, siguiendo mis indicaciones, arrumbaba hacia levante para separarnos de la costa en la distancia deseada. Como era habitual en esa época del año, los

cielos se abrían en azul intenso, mientras el viento templaba en un levante flojito y la mar apenas mostraba cabrillas blancas. Bendita paz de cielo y tierra.

Una vez a suficiente distancia, aproamos al sudeste cuarta al leste, para superar el espolón brasileño formado por el cabo San Roque y la costa que cae de norte a sur, entre Natal y Recife. Pero sin posibles inconveniencias, al menos de momento, de mar y derrota, navegamos a potencia económica de máquinas con el aparejo cerrado al copo, porque el viento del tercer cuadrante se había entablado con tenacidad y nos impedía aprovechar el trapo a favor. En aquellos momentos, juro por los libros sagrados, que mucho agradecí el apoyo de la Santa Patrona. Porque sentía felicidad absoluta, ese placentero estremecimiento que pocas veces se siente en la mar, donde algún perdigón indeseado nos azota el rostro noche y día. Calculé que deberíamos navegar poco más de ochocientas millas, hasta que se nos concediese libertad para caer a un sudeste más o menos franco. Cuatro o cinco singladuras en las que deberíamos disfrutar del tiempo normalmente caluroso y muy agradable, aunque la humedad continuara grapando la piel en escarchas. De nuevo, había permitido que toda la dotación vistiera ropas ligeras de entera comodidad, que ya llegarían los días de trance y frío desgarrador.

Nuestra navegación hasta variar el rumbo base, se hizo galana y de señoras de alta cuna. Qué estampa tan maravillosa se dibuja en la mar, cuando cielo, viento y aguas se aparecen como niños, incapaces de labrar una espiga de mal. Y es necesario aprovechar esos momentos y guardarlos en la bolsa propia, para poder atravesar los trances de espanto, que siempre acaban por aparecer. Aunque no pudiera comprobar en la distancia los detalles de la costa, supuse que nos encontrábamos a la altura del puerto de Recife, momento en el que podíamos comenzar a caer hacia poniente, pero sin entrar en distancias cortas, al menos de momento.

Quedé encantado, al comprobar a nuestros hombres en los ejercicios doctrinales de cada día. Bien es cierto, que eran muchas las singladuras trazadas con el mismo ejercicio en repetición. Y bien que sentía no disponer de pólvora y granadas suficientes, para ejercitar el fuego real de los montajes principales con mayor

frecuencia. Pero también las ametralladoras llamaban mi atención en positivo, de forma especial al comprobar que se atascaban en raras ocasiones, siendo posible reponerlas en uso con facilidad y rapidez. No obstante, lo que más me hizo vibrar de satisfacción, fue el hecho de comprobar el alistamiento de los fusileros para ocupar sus puestos en muy escaso tiempo, y su actuación al ordenarse el fuego, bien fuera en ráfagas, por cajones o a discreción. Se trataba de soldados de infantería de marina muy profesionales, que se habían hecho con suma facilidad y rapidez al nuevo fusil Berdán, que demostraba ser un arma de extrema eficacia y fiabilidad.

Continuó el trillado de singladuras sin parada. Transcurrían las jornadas con la misma tranquilidad de la gozada hasta el momento. Por fortuna, desde el cambio de rumbo, el viento parecía acolcharse a un levante fresquito, que nos permitió largar el aparejo completo en auxilio de las máquinas, un par de nudos en beneficio que ahorraban muchas piedras. Manteníamos un rumbo del sudoeste cuarta al sur, una proa que pensaba mantener hasta cruzar el paralelo del cabo Frío, puerta de entrada a la paradisíaca bahía de Guanabara, con la joya de Río de Janeiro en su interior. En dicha situación, cortaríamos el Trópico de Capricornio, ese paralelo del hemisferio sur situado en los 23 grados de latitud aproximadamente, línea imaginaria que delimita los puntos más meridionales en los que el sol puede ocupar el cénit a mediodía.

Aunque el calor comenzaba a decrecer ligeramente, tal situación nos supuso disfrutar de una temperatura deliciosa. El ambiente a bordo era positivamente incomparable, situación habitual cuando mar y vientos favorecen al cuerpo, las faenas a bordo no son duras, los alimentos se aparecen saludables al ciento, y el vino se mantiene escasamente raspón. Creo que fue por aquellos días, cuando recibimos dos efectos llamativos y dignos de ser mencionados. Por una parte, disfrutamos de la excelente visión de las *Perseidas*, más comúnmente llamadas como las *Lágrimas de San Lorenzo*. Como la visibilidad se mantenía en cuadros infinitos, todos a bordo pudieron disfrutar de tan llamativa visión, aquella lluvia de meteoros que tiene lugar cada año en dichas fechas. Pero como si se hubieran visto alentados por el efecto mágico, en la primera noche, una muy elevada cantidad de peces voladores efectuaban sus llamativos trazos aéreos a nuestro alrededor, que llegaban a alcanzar los

cincuenta metros de distancia. Y como suele ser habitual en buques de escaso bordo, muchos de ellos alcanzaban la cubierta, sin poder regresar a su ambiente. Y aunque la mayor parte de la dotación no sabía qué hacer con aquellos animales, el contramaestre primero alentó a tomarlos con la mano, limpiarlos y ponerlos a secar. En Andalucía, según parece, los peces voladores se toman en salazón como un manjar muy especial. Y doy fe de la certeza de tal aseveración, porque don Estanislao, el contramaestre primero, me lo dio a probar para mi propia satisfacción.

Harto quizás de mantenernos sin avistar la costa, decidí cerrar distancias, en esa libertad de movimientos que comisiones independientes conceden al comandante. Lo hablé con el oficial de derrota y el segundo comandante en el puente de gobierno, apoyado en el planero que exhibía la carta de la parte del continente que debíamos navegar. Pedí a Huertas que me expusiera los puntos principales de la costa, que barajaríamos en breve.

—La verdad, señor, que se trata de una costa limpia y sin maldad, siempre que no entremos a besar. Con suficiente resguardo, tan solo hay que mantenerse pendientes de algunos vigías **[20]**, cuya exactitud en la carta es más que discutible.

—¿Vigías? ¿Por qué lo dice?

—A bordo de la fragata *Sabina*, tenía un comandante muy querencioso de los problemas hidrográficos y levantamiento de cartas náuticas, materia en la que había trabajado durante bastantes años. Por esa razón, en el último tornaviaje que realizamos desde el Plata, como nos encontrábamos en esta misma derrota, cerca de un vigía llamado Medeiros, avistado por primera y única vez en 1805, con latitud sur de 25-40 y longitud oeste de 38-40, decidió comprobarlo. Y pasamos muy cerca durante el tiempo suficiente, con mar llana y excelente visibilidad, sin poder certificar su existencia, condición que se repite más de una vez.

—Son demasiadas las notas que llegan a nuestro Depósito Hidrográfico en ese sentido —dije con seguridad—. De todas formas, podemos corroborar su presencia con las lógicas precauciones, a muy escaso andar, o lo evitamos con suficiente resguardo. ¿Dónde se encuentra?

—Aquí, señor —Huertas señalaba en la carta un pequeño punto marcado en rojo, mediante su dedo índice—. El teórico vigía se

encuentra situado en la mitad de la línea externa, que cierra entre cabos el golfo de escaso gradiente, abierto por nuestra banda de estribor. Podemos situarlo a unas ciento cincuenta millas de nuestra posición actual.

—¿Qué derrota piensa seguir, señor? —preguntó el segundo.

—Lo primero, olvidarme del putañero vigía, que las escopetas las carga el diablo y nuestra misión es absolutamente prioritaria. Pero, como le decía, no mantengo derrota prefijada en la cabeza. A la vista de la carta, podemos dividir la navegación desde este momento hasta el Río de la Plata, en dos etapas de parecidas distancias. La primera —señalaba con mi mano en la carta náutica- atravesando este golfo al que aproamos y que, según parece, abre unas cuatrocientas millas entre cabo Frío y el morro de Santa Marta. Se trata de costa brasileña y no parece exponer ningún accidente especial, digno de ser reconocido. De esta forma, lo podemos cruzar entre cabos por derecho, si se mantiene la mar bendita. ¿No es así, Huertas?

—En efecto, señor. Tan sólo me preocupaba ese vigía Medeiros, a medio camino entre picos, si es que existe realmente. Pero me parece bien olvidarnos de su existencia. El resto no es afamado por ninguna causa, aunque aparezcan un buen número de islas e islotes, normalmente bien pegados a la costa.

—De acuerdo. La segunda etapa alcanzará hasta el cabo de Santa María y la punta del Este, en la entrada al Río de la Plata y a escasas millas de Montevideo. Esa costa la tomaremos más en caliente, si es posible hacerlo sin exponer una onza.

—Desde el morro de Santa Marta hasta lo que se denominaba en tiempos gloriosos como último marco de dominio portugués, la costa es bastante limpia —entró Huertas con su derrotero personal en la mano—. Puede ser interesante acercarse para observar la Laguna Grande de los Patos, de unas ciento cincuenta millas de extensión y aparejada a la costa en dirección sudoeste. En realidad, es de agua salada, con entrada amplia por la barra del Río Grande de San Pedro. A continuación, aparece la Mini Laguna de Tahín, con la misma configuración y conectada por estrechos ríos, que rematan a la altura de lo que se llamaba, y así aparece todavía en algunas cartas viejas como esta, el primer marco del dominio español. La distancia entre marcos, de unas sesenta millas, se conoce como

Albardón de Juana María.

—¿Albardón? —pregunté interesado—. ¿Se refiere a la silla jineta con perilla saliente, que utilizan los vaqueros y derribadores andaluces?

—Es la misma palabra, señor. Pero en estas latitudes se utiliza para identificar una loma situada en terrenos bajos y anegadizos, que se convierten en islotes cuando se alcanza la pleamar. Supongo que será por esa similitud de la perilla.

—Muy posiblemente. Pero regresando al tema que nos ocupa, unas setenta millas más allá de nuestro primer marco de dominio, por cierto, qué bien suena esa frase, debe aparecer el cabo de Santa María, que abre paso al Río de la Plata —aseguré, sin apartar la vista de la carta de marear, clavada en el planero.

—Sí, señor.

—En ese caso, seguiremos sus propuestas, Huertas. A cruzar entre cabos el primer golfo, sin acercarnos a la posición de ese vigía culebrón. A partir del Morro de Santa Marta, entraremos a besar la costa, de acuerdo a las recomendaciones del derrotero. Y como en ese momento nos encontraremos casi en situación norte-sur con Port Stanley de Malvinas, caeremos por derecho.

—Quedo enterado, señor.

En un par de días, la navegación se hizo más interesante, divisando la costa con bastante claridad, aunque nuestros hombres se mantuvieran más pendientes del rancho que de otra cosa, sin olvidar los tiempos de sesteo en cubierta. Observamos con detenimiento los accidentes citados, aunque en algunos casos, una bruma pegadiza nos imposibilitara emplear los anteojos con detalle. Por fortuna, al tiempo que el ambiente refrescaba con claridad, mar y viento continuaban en favor, sin que el soplo superara algunas rachas de frescachón[21]. Sin embargo, temía sufrir en cualquier momento un pampero, esos vientos así conocidos por llegar desde las vastas llanuras o pampas argentinas, de elevado riesgo para los buques, al navegar por sus zonas habituales.

Aproados en firme hacia el puerto principal británico en las islas Malvinas, fuimos perdiendo distancia a la costa, conforme dejábamos atrás Mar del Plata y Bahía Blanca, donde los argentinos habían instalado una base naval. Precisamente sobre ese asentamiento, comuniqué a los oficiales en el puente de gobierno

un chascarrillo histórico, a los que tan aficionado era.

—Sabe alguno de ustedes, ¿cómo aparecía antiguamente en la carta esa Bahía Blanca?

Como no esperaba respuesta alguna, continué con rapidez.

—Pues se la nombraba Bahía de Blanco. Según parece, toda la tierra que rodea esa bahía pertenecía a un rico hacendado español llamado Ramiro Blanco. Y como ha sido habitual en nuestros colonizadores, entró en bautizo de la bahía con nombres propios. No sé quién lo cambiaría al femenino, ni con qué intenciones.

—Quizás haya sido, señor —comentaba Ponce—, para borrar de las cartas en su mayor parte las reminiscencias españolas.

—Es muy posible. Algunos de nuestros antiguos virreinatos intentan descascarar sus reinos, como si fuera posible evitar la verdadera sangre. Olvidan sus apellidos, fisonomía, cultura o costumbres, tan amadrinadas a nuestra propia vida española. En fin, no son más que estupideces de mentes poco cultivadas, o que detentan otras intenciones menos nobles.

Por fin, quedamos de nuevo amparados al completo por mar y cielo, aunque ya el frescor general aumentaba, el azul de la bóveda cambiaba a tonos oscuros y la mar presentaba otra cara menos amable. Nuestros cuerpos comenzaron a acoplarse a los movimientos más o menos violentos del buque, que nos concedía una marejada con tonos de dureza variable. Sin embargo, el viento entraba con fuerza a favor, un noroeste que insuflaba en bolsa el trapo mantenido por largo, tras haber cargado velas altas y tomado un rizo a las gavias. Aunque no llegamos a sufrir más allá del soplo cascarrón, teníamos manos y mentes preparadas para encarar un temporal que, en nuestros pensamientos, esperábamos recibir más pronto que tarde.

Tras navegar poco más de novecientas millas, arrumbados al Sur, recalamos en la isla Soledad del archipiélago de las Malvinas en una mañana desapacible, fría, con cielos tomados y mar un tanto agresiva. Desde dos o tres días atrás, sufríamos una marejada dura, que nuestro buque tomaba con su habitual seguridad. No obstante, en las últimas dos jornadas habíamos rebajado la potencia de máquinas, para que nos concediera solamente unos cinco nudos de velocidad, rebajando también el trapo a mayores. Una simple precaución, que no entendía la hora para entrever peligros.

Navegando hacia el sur en cercano costaneo a la isla, descubrí en la distancia Port Stanley, así como Port William, antepuerto del principal. Y fueron muchos los recuerdos dulces que me llegaron a la cabeza en bandada. Porque al arribar con fortuna a dicho puerto a bordo de la fragata *Resolución*, habíamos comprendido que por fin quedaba rendida la batalla contra los peores elementos de la mar.

Como pueden imaginar, a continuación, costaneamos la isla de los Leones Marinos, esa ínsula que quedó grabada a fuego en mi corazón. Y al observar la bahía donde los ángeles nos habían depositado con la fragata *Resolución* al borde del colapso, cerca estuve de emocionarme. Expuse a los oficiales en el puente de gobierno, que allí nos habían depositado los vientos y corrientes, sin poder hacer nada de nuestra propia mano.

—¿Y fondearon aquí mismo? —Preguntaba el alférez de navío Olmos.

—Allí —señalaba con la mano—. Repusimos algo nuestros destruidos cuerpos con caza y pesca, hasta que el vapor británico *Spiteful* llegó para remolcarnos, tras aviso enviado en una de nuestras lanchas. Y ahí mismo quedó el ancla de babor, por no disponer de fuerzas para cobrar a mano de la cadena. En fin, cosas de la mar, que se graban para jamás ser olvidadas. Y ahora, señores, dispuestos a montar el jodido cabo de Hornos. Por favor, entreguen ropa de abrigo a todos sus hombres, que he observado algunos un tanto ligeros de casacón.

Por fin, abandonamos la bahía de mis sueños. Ordené aproar para tomar la isla de los Estados por su banda meridional, y encarar el cabo tenebroso, como tantos hombres de mar lo denominan. Por gracia de los cielos, mi dotación se mantenía con fuerzas intactas y preparada para los efectos, que la señora de las aguas deseara entregarnos. Era consciente de que cruzábamos una nueva etapa en la comisión de guerra hacia el mar de la China. Y por gracia de los cielos, sin una sola muesca de dolor. Era nuestra ley de vida. Avante, siempre avante.

17. El cabo de Hornos

Tras dejar a popa la isla de los Leones Marinos, ordené aproar hacia la isla De Los Estados. Poco a poco, el frío se incrementaba sin parada, al punto de sentirse las rachas de viento como cuchillos entrando en carne tierna. El soplo se recostaba más y más al poniente puro, aunque sin trazas de maldad. Sin embargo y para preocupación general, un par de horas después aumentaba poco a poco hasta frescachón de fuerza con repuntes al alza, por lo que de nuevo redujimos la velocidad del buque a media potencia. Pocos podían apartar de sus pensamientos el cabo de Hornos y los temporales de muerte, que tantas veces se sufren en sus aguas.

En las mismas condiciones continuamos durante dos jornadas más, con viento en permanente tontoneo a la baja y al alza, sin que acabara por cuadrar en fuerza y dirección. Por fin, en una amanecida gris y con la cúpula velada al ciento, descubrimos por la proa con claridad tierra gris y montañosa, mientras el viento comenzaba a recostarse de poniente puro con alguna vacilación hacia el norte. Recorrí el horizonte con el anteojo, antes de exclamar de excelente humor.

—Bueno, señores, ahí tenemos la isla de los Estados, aunque en realidad se trate de un archipiélago. Distingo el pico Bove, el más alto, con unas ochocientas varas de altura. ¿No es así, Huertas?

—En efecto, señor comandante.

—Un conjunto de islas e islotes conocido con el nombre de archipiélago de Año Nuevo —continuaba mi información general—. Deben saber que la isla de los Estados se encuentra acompañada de un elevado número de islas menores. El extremo oriental, al que dirigimos nuestra proa, es el cabo de San Juan, a cuyo socaire meridional se abre la bahía de San Juan de Salvamento.

—En efecto, señor —apuntaba Huertas—. Precisamente, se trata de una de las pocas bahías de la isla con buen tenedero, recomendada en los derroteros para largar los ferros [22] en situación de apuro. Bueno, también se recomienda la bahía Balmaseda en su parte septentrional, para el fondeo con vientos de componente sur, muy raros en esta zona.

—Supongo que esta isla sería descubierta por los mismos holandeses, que tomaron el cabo de Hornos por primera vez —aseguré sin apartar el anteojo.

—Así es, señor. Se trataba del buque holandés *Eendracht*. Antes de comprobar que se trataba de una isla, creyeron que aquella visión formaba parte de la *Terra Australis Incognita*.

—Y enterados en la Corte española —continuaba mi disertación —, tres años después, los hermanos Nodal comprobaron su existencia. Levantaron una cartografía rudimentaria y anotaron las posibles bahías de fondeo recomendado. También exponían en su informe, las grandes posibilidades de pesca y caza de lobos marinos, una actividad que pocos de nuestros compatriotas han llevado a cabo. Bien, tomemos ese cabo de San Juan de una putañera vez. Aunque les parezca extraño, será la primera vez para mí —les explicaba con alegría—. He montado el cabo de Hornos en bastantes ocasiones, pero siempre llegando a través del estrecho de Le Maire. Por cierto, segundo, que el frío comienza a ser insoportable —emprendí la tarea de masajear mis manos heladas.

—Se ha distribuido entre los miembros de nuestra dotación la ropa especial de abrigo, señor.

—Me alegro. Que no sufran lo que padecí en mis propias carnes, al atravesar estas aguas sin casacones dobles de espuma.

Abrimos un poco más la derrota a babor, para entrar al cabo de San Juan con proa hacia el sudoeste. El viento continuaba con sus inesperados roles, hasta hacerlo más de dos cuartas y calzarse por fin del oeste-noroeste, manteniéndose frescachón de fuerza y con marejada de conchas. No me apartaba de la borda con el anteojo en la mano. Porque divisaba una estampa nueva y atrayente para mí, esa sensación que se sufre en la mar cuando avistas accidentes o líneas de costa jamás percibidas. Muy dentro del hombre de mar se aprecia un sentimiento de triunfo, como si con cada nueva milla recorrida por parajes incógnitos, grabaras una muesca especial de

profesionalidad en el alma. Y mucho eleva el espíritu tal sensación, puedo jurarlo. En la anterior ocasión, cuando costaneamos la isla de los Estados a bordo de la fragata *Resolución*, las condiciones de visibilidad habían sido tan pobres, que apenas pude distinguir una mínima línea.

Tomamos la punta de levante de la isla de Los Estados a medio cable de distancia, como recomendaba el derrotero, y continuamos navegando con proas al sudoeste y máquinas en media potencia. Como de costumbre y en prevención, manteníamos foque y trinquetilla con escotas a la mano, por si fuera necesario su concurso en cualquier momento. Aunque en el fondo de mi alma pensaba, que una mar arbolada nos esperaría con garfios de muerte para evitar el ingreso en el mar del Sur, cuando ya se comenzaba a avistar en gris la isla de Hornos, el viento se alzaba solamente a cascarrón de fuerza, aunque la marejada dura se montara en ampollas blancas. Por fortuna, ahora el soplo parecía entablado del noroeste, lo que nos ofrecía capacidad para no derivar en exceso hacia el sur. Pero como en esos días nos encontrábamos en pleno invierno austral, el viento helado cortaba la piel como cuajo de faca fina, y una especie de llovizna de aguanieve se congelaba en los mil poros de la cara.

Sin dudarlo, ordené arrumbar con proa casi directa a la isla de Hornos. Y en el fondo de mi alma pensaba, que sería una bendición extrema, que se mantuviera el soplo del noroeste hasta doblar el cabo. El alférez de fragata Llorens, con escasa o nula experiencia en aquellas aguas, elevó una pregunta con voz insegura.

—¿No le preocupa quedar sin campo favorable a estribor, señor comandante?

—En absoluto. En estas aguas, el viento de levante es sin duda una condición extraordinaria, pero que aparezca un soplo de componente sur podemos considerarlo como imposible.

—Muestro mi acuerdo, señor comandante —enfatizó Huertas a la rápida—, aunque todo sea posible sobre las aguas.

Ya saben que la mar es una golfa caprichosa, que sacude las faldas al gusto y con la energía de sus piernas, dependiendo del último placer gozado. Por mucho que se expongan teorías y posibilidades seguras en tratados y derroteros, la señora acaba por mostrar sus encantos cuando así lo estima oportuno, y no siempre

en conjunción con el dios Eolo, con quien mantiene relaciones de concubinato y desencuentro amoroso al mismo tiempo. Digo esto porque mantuvimos la proa de poniente puro el tiempo necesario, con el viento tontoneando fuerte, pero centrado alrededor del cuadrante postrero. Sin embargo, en lugar de aumentar su fuerza como todos esperaban, rebajó la tripa para regresar a un frescachón de lindes, que nos movía con extrema placidez. Incluso la mar rebajaba las cuerdas y quedaba en marejada de orden, sin cáncamos de muerte a la vista. Mucho había hablado con el contramaestre para una posible capa de amparo, una situación que comencé a estimar muy poco probable. Sin embargo, con la nieve que comenzaba a caer se formaban carámbanos de generoso tamaño, que el contramaestre ordenaba rascar a la rápida, así como en las zonas de cubierta helada, que tan malas jugadas puede propinar a los que por ella transitan.

Alcanzamos la isla de Hornos bajo un viento frescachón del noroeste, con lo que de nuevo sentí un extendido placer por el cuerpo. Como efecto negativo, tan sólo el frío me taladraba sin reposo, a pesar de emplear el doble casacón, capucha cerrada y guantes de oso. Nos separamos lo suficiente para no sufrir la extrema cercanía de las piedras y sus posibles rebufos. De esta forma, pudimos observar la isla de Hornos en forma de medialuna, que se extiende en unas cinco millas de tierra y cuyo cuerno al sudeste es el propio y famoso cabo tormentoso. A pesar de que ni el viento ni la mar nos marcaban en huellas de dolor, era fácil comprender las historias sobre la malignidad y desprecio del cabo tenebroso, al observar el aspecto imponente de sus rocas sombrías, que parecen dirigirse en grito desgarrado hacia los navegantes con orden de cuartel. Todos a bordo querían comprobar a la vista aquel fenómeno, y marcar la muesca marinera en el cintón del alma.

Creo que, con cierta decepción en algunos hombres, montamos el cabo a la brava y sin mayores complicaciones de deriva hacia el sur o temporal corrido. Una vez avanteado con extrema e inesperada benevolencia el cabo de Hornos, y marcada la muesca en el cintón de mar para muchos de nuestros hombres, mi felicidad aumentaba por momentos, por lo que decidí comentarlo a mis hombres.

—No ha sido tan fiero el león como muchos esperaban. Hemos

montado el cabo tenebroso, como damas nobles en falúa real por el río Tajo en Aranjuez, una situación muy poco habitual. Y hemos derivado en escaso margen. ¿No es así, Huertas?

—Ni siquiera más de tres o cuatro millas, señor.

—Ni encargado a los ángeles. Pues ahora, a separarnos de las piedras y aproar hacia el norte, ganando distancia a tierra, si el viento y la mar nos lo permiten.

—Deben permitirlo, señor, si, como parece, acaba por entablarse en poniente puro. Y si se rebajara alguna cuarta hacia el sudoeste, merecería traca de palmas. De momento, tan sólo necesitaremos ganar suficiente barlovento, que poco gusta mantener esas piedras a escasas millas a sotavento.

Aunque deseaba separarnos de tierra para comenzar nuestra trepada hacia el Norte, algunas horas después, avistamos unas rocas grises y escarpadas por la amura de estribor, en las que rompía la mar con escasa espuma. Tras ciertos titubeos y opiniones dispares entre el segundo, Huertas y yo, las reconocimos como pertenecientes al cabo Falso de Hornos, al noroeste del verdadero y unas 35 millas de distancia. Un nombre muy apropiado porque, durante bastantes minutos, llegamos a creer que habíamos retrocedido en deriva muchas más millas de las esperadas y se trataba del famoso cabo en permanencia. Corregimos la proa a babor un par de cuartas más, de forma que se nos posibilitara costanear la Tierra del Fuego a suficiente distancia. Y aunque comenzamos con un rumbo de suficiente resguardo, el role posterior del viento al oeste-sudoeste y, pocas horas después, al sudoeste franco, mantenido en frescachón de fuerza, nos permitió andar con menos exigencias y batir palmas al concierto. La Gran Señora se mantenía en favores corridos y no debíamos despreciar tales auxilios.

A mediodía y aunque se tratara de una fugaz ilusión de escasos minutos de duración, observamos el disco solar desfilando con perfiles opacos, al galope entre nubes altas. Y por absurdo que pueda parecer, tal visión elevó en alto grado los ánimos de nuestros hombres. Al mismo tiempo, el segundo me entraba con cantos sobre la necesaria derrota.

—Ahora nos toca separarnos a la distancia de tierra que estime conveniente, señor, y trepar hacia el norte una buena cantidad de

millas. Me refiero hasta Panamá, Acapulco o San Francisco, según decida.

—Es posible que tomemos el último de los puertos que ha citado, si no nos apremia alguna escasez, que no parece producirse. ¿No es así?

—Llevamos un gasto en línea habitual, y con suficientes existencias a bordo para alcanzar San Francisco sin preocupaciones, señor. Incluso la aguada se mantiene en límites mejores de los previstos. Tan sólo siento no poder avistar esta parte de la costa chilena, de la que tantos elogios se escuchan. Y de forma especial, el inexpugnable castillo de San Miguel de Ahui, en Chiloé, que ya nos mencionó. En los libros de historia se le nombra como una extraordinaria fortaleza defensiva, que todos los expertos consideran inabordable, tanto o más que los fuertes de El Callao o el castillo de San Juan de Ulúa, frente a Veracruz, siempre que sea aprovisionada en conveniencia. Desde luego, estas fortificaciones exponen bien a la vista nuestra presencia sobre esas tierras.

—Creo que los españoles van olvidando poco a poco el poder que disfrutamos durante tres siglos, y lo que costó mantenerlo. Por desgracia, acabarán por borrarlo de sus recuerdos. Debían navegar por estas aguas para comprenderlo.

—No creo que muchos se atrevieran a montar el cabo de Hornos, señor.

Debo reconocer, que se había elevado el ánimo en nuestros hombres y en mi propia sesera. Aunque todavía el frío nos hacía sufrir en convulsiones, habíamos montado el cabo de Hornos sin quebrantos ni pérdidas, condición que debíamos agradecer a la Santa Patrona y advocaciones particulares. Ahora solamente nos restaba trajinar un poco con la derrota, y navegar muchas, pero que muchas millas hacia el Norte.

A más de veinte millas de la costa, conforme el viento rebajaba tintes y las aguas nos retaban con sus bigotes en clara disminución, comenzamos a correr millas hacia nuestro destino, sin contratiempos a la vista. Y para regusto propio, no se divisaba un solo buque en el horizonte, como si fuéramos los dueños de la mar infinita. No obstante, manteníamos una intensa vigilancia en las treinta y dos cuartas, sin descanso. Porque debía repetir una y otra vez a mis hombres, que nos encontrábamos en situación de guerra,

y muchos peligros podían acecharnos en cualquier momento. Por si acaso, disponía a la mano de un pabellón británico y otro francés, para enarbolarlo si la ocasión lo requería.

Una vez montado con extrema e inesperada benevolencia el cabo de Hornos, y marcada la muesca en el cintón de mar para muchos de nuestros hombres, nos separamos de costa en conveniencia. No restaba más que navegar millas y millas hacia el Norte, hasta que lo estimara oportuno. En principio, pensaba mantener la distancia de seguridad hasta haber norteado la latitud de El Callao, y comenzar a cerrar distancias hacia la bahía de Guayas. Mi intención era disminuir la sensación de vida irreal que nos imprime la mar absoluta, sin observar accidentes de costa. Y por todos los ángeles blancos y negros, que todos deseaban trepar a la máxima velocidad, para sentir de nuevo el calor en el cuerpo.

Cuando estimé que nos encontrábamos a la altura de Chiloé, entendí que debían separarnos unas veinticinco millas de su costa. Una lástima perder aquellas visiones tan extraordinarias y con tanta emoción histórica preñada en sus piedras, pero la misión encomendada así lo requería. Navegábamos al norte puro, aunque muy pronto marqué un rumbo de tres cuartas a babor, para aproar directamente al cabo Blanco, espolón occidental del continente sudamericano, puerta de entrada a la bahía de Guayas. Por la cabeza me seguía rondando la idea de pisar tierra en la isla del Gallo y rememorar la gesta de don Pancho Pizarro, conquistador donde los haya.

Al mismo tiempo y en beneficio, el viento acababa por entablarse de poniente y frescachón de fuerza. Manteníamos el aparejo largado en globo de fuerza, incluso con un rizo tomado a las gavias por precaución. No obstante, el soplo nos concedía poco más de un nudo en aumento, lo que mucho contribuía en la empresa del ahorro de piedras. Tras varios días navegando en esta misma situación, comprobé encantado que, con las máquinas a régimen de potencia en gasto económico, alcanzábamos los ocho nudos y, a veces, la corredera llegaba a marcar los ocho y medio. De esta forma, cumplíamos de sobra las doscientas millas diarias de avance, que nos habíamos propuesto.

El oficial de derrota me informaba cada día a la meridiana de nuestra situación, bien fuera calculada por medio del sol o de pura

estima. De esta forma, comentábamos en el puente de gobierno las localidades o accidentes más conocidos, que iban quedando al sur, momento en el que metía mi cuña histórica, para que los jóvenes oficiales aprendieran lo que ya debían saber. Siempre he pensado y repetido en público, que considero penosa la escasa dedicación de nuestros oficiales a la Historia en general, y a la de nuestra Armada en particular, un error que se inicia en la Academia Naval.

En tales condiciones, conforme trepábamos sin descanso, superamos la latitud del golfo de Penas, el archipiélago de los Chonos, donde se perdiera la goleta *Matilde* en la primera mitad del siglo XVIII, la isla de Abtao y Papudo, escenarios de los combates mantenidos por nuestra escuadra contra los buques chilenos y peruanos, Valdivia, Concepción, sin olvidar la preciosa plaza de Valparaíso, cuyo recuerdo de su bombardeo por nuestros buques todavía pesaba en mi conciencia, aunque hubiera sido correcto según las leyes de la guerra.

Continuando con nuestra derrota hacia el norte, quedaba atrás la costa chilena al completo, hasta entrar en los dominios peruanos. A la altura de Iquique, forzamos más el rumbo a babor, por encontrarnos demasiado cerca de la costa peruana. Y bien saben los dioses, que cuando la plaza de El Callao debía quedar por nuestro través de estribor, rememoré minuto a minuto el duro combate mantenido contra sus defensas, un combate que consideraba fratricida sin tapujos. Y bien que habría deseado avistar la isla de San Lorenzo, desembarcar en ella y efectuar un rezo por las almas de los marinos españoles allí inhumados.

A la altura de Trujillo, una de las principales ciudades del Perú, fundada por Diego de Almagro en la primera mitad del siglo XVI como *Trujillo de Nueva Castilla*, tras obtener el oficial de derrota una excelente situación por marcaciones a tierra, debí enmendar la proa dos cuartas a babor para librar el cabo Blanco, a unas cinco millas de distancia. Dejamos atrás la bahía de Guayas y la plaza de Guayaquil, donde la Real Armada dispusiera de un poderoso arsenal en el siglo XVIII, momento en el que comenzamos a barajar la costa a dos o tres millas de distancia. A punto de cruzar la línea ecuatorial de nuevo, enmendé una vez más a babor para superar el cabo Esmeraldas y, una vez librado, claramente a estribor para pasar a la mínima distancia de la bahía de Tumaco, situada en la línea

fronteriza entre Ecuador y Colombia. En aquel momento, posterior a la meridiana, se encontraban en el puente de gobierno la casi totalidad de los oficiales. Como encontraba la situación perfecta para mis deseos, pregunté al caballero guardiamarina Lapiedra, que montaba guardia de subalterno.

—Vamos a ver, caballero Lapiedra. ¿Le recuerda algo la isla del Gallo?

El joven guardiamarina mudó a extrema palidez en su rostro, antes de contestarme con monosílabos, que apenas surgían de su garganta.

—Pues… verá, señor comandante…, no creo recordar… nada relativo…

—No se apure, caballero, que no se trata de información necesaria en su aprendizaje. Sin embargo, entiendo que todo español bien plantado, debería saber lo que ha significado en nuestra historia los *Trece caballeros de la isla del Gallo*. Y veo por la expresión de sus rostros, que ningún oficial es capaz de contarme esa parte tan brillante de nuestra historia —les sonreía de buen humor, al comprobar el azoramiento general—. Bueno, les explicaré, sin entrar en excesivos detalles, que don Francisco Pizarro comenzó la conquista del Perú o del Pirú, como se denominaba entonces, en 1524. Quería conquistar para España el imperio Inca, cuya fama de grandeza, poder y riquezas alcanzaba la ciudad de Panamá, donde residía. Comenzó la famosa conquista, tras recibir oficialmente la real encomienda, con ciento doce hombres y cuatro caballos, con un solo buque de transporte. Sus socios, Diego de Almagro y Hernando de Luque habían quedado en la capital centroamericana, para contratar más hombres de armas, caudales y víveres, que debían transportar más adelante a las huestes de Pizarro. Durante aquellas primeras semanas, los hombres del gran conquistador debieron afrontar duros combates contra los indios de la costa sur panameña. Tanto así, que Pizarro llegó a recibir siete lanzadas de sangre, y Almagro perdía un ojo de un flechazo. Llegados al mes de mayo de 1527, tras dos años y medio de penosas y calamitosas incidencias en su camino hacia el sur, alcanzaron exhaustos la isla del Gallo, en la bahía de Tumaco, esta recogida ensenada que se nos abre ahora mismo por estribor —señalaba con el brazo—. La moral de los hombres era penosa,

después de años de sufrir calamidades, hambre y sangrientos combates. Aunque el gran conquistador deseaba seguir adelante, la mayor parte de sus hombres solamente pensaba en desertar y regresar a Panamá. Ante lo que entendía como un problema de horca, Pizarro se decidió por una acción extrema. Adelantándose a sus hombres en la playa sur, desenvainó la espada y, sin dudarlo, trazó una profunda raya en la arena. Sin esperar un segundo más, se dirigió a sus hombres a grito de muerte, con ese ardor tan especial que solo unos pocos llegan a disfrutar en la vida:

¡Españoles! Por este lado —señalaba la zona norte— se va a Panamá, a ser pobres y miserables por el resto de sus vidas. Por este otro —señalaba la zona sur— al Perú, a ser ricos y poderosos. Escoja el que fuere buen castellano, lo que más bien le acomode.

—Un silencio de muerte rubricó las palabras del gran Pizarro. Sin embargo, pasados los primeros instantes de duda, se sintió crujir la arena húmeda bajo los borceguíes y las alpargatas de los valientes. Cuando Pizarro los observó junto a él, no poco se alegró. Por fin, con media sonrisa en la boca, se santiguó, al tiempo que daba gracias a Dios, al comprender que había servido de *ponerles en corazón la quedada*. Pizarro y *Los Trece de la Fama* o *Los Trece de la isla del Gallo*, que habían cruzado la raya, debieron mantenerse cinco eternos meses a la espera de la llegada de los refuerzos prometidos. Por fin, en un buque de Bartolomé Ruiz llegaron hasta Pizarro, que se había movido a la isla Gorgona, hambrientos y acosados continuamente por los indios. Sin esperar ni dudarlo un segundo, ese mismo día ordenó zarpar hacia el sur, dejando en la Gorgona a tres de los Trece, enfermos y cuidados por los indios naborías llegados en la nave de Ruiz. Y de esta forma, comenzó la extraordinaria conquista del imperio Inca por un puñado de hombres valientes. Por desgracia, y se trata de una opinión personal, creo que esa sangre española parece haberse diluido un tanto con el paso del tiempo.

Comprobé que mis hombres se encontraban en trance de delirio, como si hubiesen escuchado un cuento más propio de encantamiento. Y como yo mismo había calentado la sangre a borbotones, no dudé en lo que debía hacer.

—Huertas, ¿tiene bien marcada la isla del Gallo en la carta?

—Por supuesto, señor.

—Pues haga proa hacia ella. ¡Segundo!

—Mande, señor.

—Que el carpintero grabe al fuego una tabla de madera, convenientemente adornada, en la que se lea claramente:

> *El transporte artillado de la Real Armada española «San Quintín», bajo el mando del capitán de fragata don Santiago de Leñanza y Muñoz, conde de Tarfí, rinde homenaje al glorioso conquistador don Francisco Pizarro y los Trece Caballeros de la Fama, que junto a él cruzaron la raya del valor. Que Dios y la Santa Patrona de la Mar los guarden para siempre en el cielo. En la isla del Gallo, a 5 de agosto de 1867.*

—¿Todo claro, segundo?

—Por supuesto, señor comandante.

—Necesito esa tabla para cuando alcancemos la isla de los valientes.

—Espero que nos dé tiempo, señor.

Siguiendo las indicaciones de Huertas, hicimos proa al centro de la bahía de Tumaco, hasta observar con claridad una isla de pequeño tamaño y rasa de altura, la isla del Gallo. Y puedo jurar por los dioses de la mar, que me sentía vivamente impresionado, cuando intentaba rescatar en mi cerebro la escena vivida más de cuatro siglos atrás. Se trataba de unas estampas de nuestra historia, que jamás debíamos olvidar. Cuando nos encontrábamos en quince brazas de fondo y a la vista cercana de la isla, llegaba hasta mí el segundo con la tabla ordenada. Y mucho me gustaron los arabescos propios del maestro carpintero, un verdadero artista.

Me hallaba dispuesto a ordenar fondo, cuando pensé que mejor sería quedar sobre la máquina, y realizar mi deseo con la mayor rapidez. El estado de la mar y el viento caído a cubierta lo permitían. Así se lo ordené al segundo.

—Segundo, pienso desembarcar con tres oficiales, los dos guardiamarinas, el maquinista jefe, el contramaestre primero y una pequeña selección de fusileros, cabos, marineros y grumetes. Como el viento y la mar colaboran con la empresa, aguante a la máquina nuestro regreso. Y que se ice de inmediato el pabellón de gala de la

Real Armada, no vamos a quedar sin bandera en este intenso momento. Siento que deba quedar a bordo y perder la ceremonia.

—Lo comprendo, señor.

Con rapidez, se formó el grupo, que embarcó conmigo en la lancha principal, llamada como falúa a bordo. Y en pocos minutos, cubrimos las pocas yardas de distancia, hasta varar con suavidad en la playa que, en mis pensamientos, estimaba como testigo de la histórica hazaña, allí donde don Francisco Pizarro trazara en la arena la raya del honor. No debía equivocarme porque, en la distancia, se observaba un trípode de madera un tanto deteriorado, pero fabricado para posibles homenajes. Llegamos hasta él, para comprobar la existencia de unas ocho tablas de honor, dos de las cuales se habían descolgado sobre la arena. Repusimos el tenderete de madera como nos fue posible, hasta colgar con unos cables nuestra placa de ofrenda. Una vez en su sitio, ordené formar a mis hombres. Y con voz rotunda, recé un sentido responso por las almas de aquellos trece hombres, que tanto engrandecieron su patria. Creo que conseguí emocionar a todos, que rezaron con devoción al compás de mis palabras. Una vez rematada la ofrenda, regresamos a bordo sin pérdida de tiempo, que no era cosa de cargar la suerte en exceso. Y de nuevo en el puente de gobierno, ordené maniobrar para abandonar la inolvidable bahía de Tumaco, donde se había grabado en gloria una importante página de nuestra historia.

Desde la bahía de Tumaco, aproamos al norte en dirección de la bahía de Panamá. Una vez en la boca abierta y sin llegar a besar distancias, llegamos a observar un elevado número de canoas, desde las que jóvenes nadadores se lanzaban al agua. Buscaban perlas, en las aguas denominadas como Bahía de las Perlas. Aquellos hombres, que no acababan de superar la adolescencia, se demostraban capaces de permanecer muchos minutos bajo el agua, hasta conseguir los buscados trofeos. En la época española, las zonas de pesca eran conocidas como Pesquerías de Su Majestad. Y si entonces las perlas más hermosas tomaban rumbo a la Corte, ahora debíamos suponer que llegarían a las manos de los nuevos dirigentes del naciente estado panameño.

Continuamos con la derrota que, poco a poco, cerraba millas a nuestro destino sin descanso. Enmendamos más la proa a babor, para barajar la costa mexicana que se dirige al noroeste, hasta

alcanzar el cabo Corrientes. A la altura del puerto de Acapulco, ordené a un oficial que nos hablara del famoso Galeón de Acapulco, también llamado de Manila, que cubría la ruta entre los dos puertos y transportaba los principales productos de las islas Filipinas y del comercio asiático. Le tocó la encomienda al alférez de navío Mariano Olmos, que desarrolló el tema con mi entera satisfacción, tras haberlo preparado con las enciclopedias existentes a bordo.

Tanto avante con el cabo Corrientes, hicimos proa al de San Lucas, bocas de entrada al mar de Cortés o golfo de California. Sin embargo, perdido en la distancia tras avantear el primer cabo, se encontraba el puerto de San Blas, que había sido cabecera del más extenso departamento marítimo español. Debemos tener en cuenta, que el citado departamento se extendía desde el extremo meridional de Centroamérica, hasta las aguas heladas de Canadá y Alaska, descubiertas precisamente con expediciones de la Real Armada, que partían del puerto departamental. Y recordé a mi bisabuelo, que en el empleo de teniente de navío y al mando de la fragata *Princesa*, había mandado el citado departamento. En sus misiones hacia el norte, se había visto obligado a actuar con firmeza contra los ingleses, cuando estos intentaban tomarnos de la mano las islas Nutka, recientemente fortificadas. Esos hechos derivaron en un conflicto, que casi nos arrastra a una nueva contienda con los britanos.

A la vista de la costa californiana y tras avantear la isla Cedros, tomamos la derrota que los españoles habían denominado como de las Misiones, en aquella permanente incursión hacia el norte por medio de los padres misioneros, fuerzas de tierra y buques desde la mar en apoyo. Una progresión difícil y peligrosa en ocasiones, por deber responder a los ataques permanente de tribus indias. Se consideraban como más peligrosos a los indios apaches, pimas altos, seris, piatos, pápagos y subiatas, que mostraban una continua hostilidad contra nuestros asentamientos, y actuaban a veces con una tremenda ferocidad. De esta forma, divisamos en la distancia San Diego, Los Ángeles, Santa Bárbara y muchas otras, en las que nuestros antepasados habían derramado su sangre, mientras erigían iglesias y edificaciones que todavía se mantenían en pie.

Una vez avanteada la localidad de Monterey, que fuera capital de la California española, avistamos por fin la bahía de San

Francisco. Con gran tranquilidad para mi espíritu, comprobé que habíamos cumplido de forma espléndida la segunda etapa, al haber navegado desde Fortaleza muchos miles de millas sin contacto alguno con tierra. Por fortuna, a bordo tan sólo habíamos sufrido una docena de enfermos, tres de ellos de cierta gravedad, que todavía luchaban por su vida con males agarrados al pecho, aunque con esperanzas de curación. Los víveres se mantenían de suficiente calidad, la aguada comenzaba a marcar límites y el carbón podía observarse en las carboneras con cantidad suficiente para navegar otro buen trecho. Me dirigí a Huertas, que había estudiado a fondo la aproximación al puerto deseado.

—Esa debe ser la península de San Francisco —señalaba con mi brazo—. ¿No es así?

—En efecto, señor. Debemos dirigirnos hacia el norte de la península que, como puede observar en la carta, queda limitada con el océano Pacífico al oeste, la bahía de San Francisco al leste, y la entrada de la bahía que debemos tomar al norte.

—¿Peligros para la navegación?

—Ninguno digno de señalar, señor, si nos mantenemos entre cuartas y evitamos las islas como la de Alcatraz y los Farallones.

—Pues avante. Fondeemos en la bahía lo más cerca de tierra que sea posible.

—Quedo enterado, señor.

Cuando observé la bahía de San Francisco, sentí una gran paz interior. Aunque todavía nos encontrábamos en los prolegómenos de la misión, esa navegación desde el puerto brasileño, montando el cabo de Hornos en invierno y navegando casi ocho mil millas, me concedía una enorme confianza en el buque y sus hombres. Pero había que continuar avante, avituallarnos en el puerto de los Estados Norteamericanos, y regresar a la mar en dirección al archipiélago de Hawái. Todavía muchas millas a navegar y parajes desconocidos que ventear. Pero muy feliz de la cabeza a los pies, esa sensación que disfruta el hombre de mar, cuando cumple con las navegaciones impuestas.

18. San Francisco

Cercanos a la meridiana del día quince de agosto del año del Señor de 1867, con cielos abiertos, viento fresquito del sudoeste y mar casi en calma, avistábamos por nuestra proa la bahía de San Francisco, situada en el extremo norte de la península del mismo nombre. Era considerada como pieza clave en el floreciente estado de California. Una *incomparable copa de plata en un entorno de sueños*, como la describiera el poeta americano Membiera. Por mi parte, al observar la que ya tomaba formas de gran ciudad, recordé alguno de los detalles fundacionales de lo que, en principio, no fuera más que una misión y un presidio españoles.

En aquellos momentos, reconocí con enorme placer, que acababa de finalizar la segunda etapa de navegación, miles de millas hacia una misión todavía desconocida. Volví a agradecer a la Santa Patrona, que hubiéramos llegado hasta allí sin un simple tropiezo, bien fuera de mar o sistemas de a bordo. Cuando todo corre en azul, dice el refrán marinero, puedes esperar el negro en cualquier momento. Era consciente de que ese momento llegaría tarde o temprano, pero rogaba por retrasarlo el mayor tiempo posible, que aquella sensación de gozo apagado se mantuviera encastrada en mi casaca de mar.

Continuamos avante y sin problema alguno en la navegación, hasta entrar en la bahía. Fue el momento en el que apareció por nuestro costado de babor el lanchón del piloto práctico, un simpático hombrecillo que se presentó ante mí como piloto Paul Harrison. En primer lugar y con entonada voz, nos ofreció una agradable bienvenida a, según sus propias palabras, la *ciudad y condado de San Francisco*. Aunque se encontraran presentes un elevado número de buques, siguiendo los consejos del práctico,

conseguimos fondear a unas doscientas yardas de tierra, un trecho muy manejable para nuestra lancha. Desde allí podía observar los muelles dedicados a la carga, y uno especial situado hacia el sudoeste, donde se apreciaba una muy elevada cantidad de carbón, estibado bajo tinglados de madera de nueva construcción. En un correcto idioma inglés, pregunté a Harrison si debía indicarle nuestras necesidades de avituallamiento, a lo que contestó de buen humor.

—Señor capitán, tales necesidades deberán exponerlas en la capitanía de puerto, aquel edificio de ladrillos rojos que puede observar a corta distancia —lo señalaba con el brazo extendido.

—Así lo haremos. Pero, por favor, ¿podría indicarme si la espera para carbonear es muy elevada?

—Lo habitual en la mayor parte de los puertos, señor capitán. Un máximo de tres días, aunque, con un poco de suerte, puede quedar en dos.

—Esperemos la llegada de la suerte. ¿Y en cuanto a víveres y aguada?

—En la capitanía de puerto le indicarán los comerciantes con los que deberán concretar sus negociaciones, para la adquisición de víveres u otros pertrechos que necesiten. La aguada le será suministrada en el mismo muelle de carboneo.

—Pues le quedo muy agradecido por su amabilidad, señor piloto —le contesté, al tiempo que le hacía entrega de una frasca de vino español, en recuerdo de su practicaje a bordo.

—¿Vino español? —Preguntaba con una amplia sonrisa—. Mucho me agrada y se lo agradezco.

Una vez a solas en el puente de gobierno, me dirigí al segundo, que ya esperaba mis palabras y se adelantó a mis deseos.

—¿Le parece bien que acuda en la lancha a la capitanía de puerto, señor?

—Se lo iba a pedir ahora mismo, segundo. Que le acompañe nuestro contador, para que lleve a cabo las necesarias gestiones con los comerciantes. Y, por favor, dígale que, como hasta ahora, no regatee ni media onza. Deseo adquirir productos de salud en elevada calidad y cantidad sobrante.

—Comprendido, señor.

De nuevo me encontraba en el puente de gobierno, mientras mis

oficiales repasaban, al igual que yo, los buques de la bahía con sus anteojos particulares. Como es fácil suponer, intentábamos descubrir la presencia de algún buque perteneciente a la división internacional. Y por fin, al menos por mi parte, cacé la primera presa al distinguir con claridad la fragata norteamericana *Virginia*, bajo el mando del capitán de fragata Peter Wilson. Aunque hubiéramos hablado en la reunión de que los buques sin camuflaje perfecto, o con claras líneas de buque de guerra, quedaran fondeados en la distancia, la fragata se encontraba atracada al extremo del muelle norte. Bien es cierto, que el trabajo para enmascarar las cualidades guerreras de la fragata norteamericana había sido encomiable, y no esperábamos sufrir todavía el espionaje de los piratas chinos, tan lejos de nuestro objetivo.

Tras continuar la búsqueda, localizamos un nuevo buque de la división. Se trataba del vapor portugués *Andorinha*, bajo el mando del capitán de fragata Matos, fondeado en la parte de fuera de la bahía. Y eso fue todo, por el momento. Tal condición significaba, que faltaban por ingresar en la bahía otros cuatro buques, si todos habían escogido San Francisco como puerto de avituallamiento. Comencé a imaginar, que alguno de ellos podía haber sufrido algún problema de máquinas en tan larga y complicada derrota, que le imposibilitara continuar la navegación programada. No obstante, deseché con rapidez tan negros augurios, para pensar que restaban bastantes días para la siguiente cita. Incluso podían haber decidido retrasar sus movimientos, sin anticiparse como nosotros.

Comprobé que, en el puente de gobierno, solamente faltaba del cupo de oficiales el segundo comandante y el contador, que ya habían embarcado en la lancha para dirigirse al puerto y llevar a cabo las gestiones de avituallamiento en la capitanía de puerto. En esta ocasión, dirigí la mirada hacia el alférez de fragata Miguel Llorens, a quien había puesto en conocimiento de mis deseos algunos días atrás. Continuaba con la norma establecida años atrás, de que algún oficial hablara al resto de sus compañeros sobre la historia del puerto o zona a tener en cuenta. Tan sólo reservaba para mí los que consideraba más importantes. Decidí entrar en vereda sin más dilaciones.

—Señores oficiales, en esta ocasión será el alférez de fragata Llorens, quien los ilustre sobre los detalles más importante del

pasado y presente de San Francisco. ¿Se encuentra preparado? —preguntaba al joven oficial.

—Por supuesto, señor comandante.

—Pues comience su parla cuando lo desee.

Llorens extrajo de la bolsa interior de su casaca un folio doblado a cuartas, que ojeó ligeramente antes de entrar en su disertación. Comenzó solicitando mi venia, que le concedí con un asentimiento de cabeza. Y desde el primer momento, me agradó en sumo grado comprobar su tranquilidad, sin los nervios que habitualmente aparecen en quienes no estás acostumbrados a pronunciarse en público.

—Con su permiso, señor comandante. Señores oficiales, de acuerdo con la misión impuesta, paso a declararles los aspectos más importantes de la ciudad de San Francisco hasta la actualidad —dio una nueva mirada al folio, antes de continuar—. Aunque este territorio fuera colonizado por los españoles desde los primeros años del siglo XVI, no se hizo de manera efectiva y con el debido asentamiento. Fue necesario esperar al año de 1769, cuando un grupo de exploración, encabezado por el capitán Gaspar de Portolá, descubrió la bahía de San Francisco, todavía sin el debido bautizo nominal. También comprobó sus posibilidades de colonización, mientras realizaba una exploración general a lo que entonces se conocía como las Altas Californias. Deben tener en cuenta, que tal denominación se mantuvo en toda la costa americana, hasta alcanzar las aguas heladas del norte. Algunos años después, en 1776, una nueva expedición, mandada por Juan Bautista de Anza, levantó planos y limitaciones del lugar. Acto seguido, elevó la oportuna y detallada recomendación al Virrey de Nueva España y al Gobernador de California, sobre el beneficio de un posible asentamiento en tales latitudes. Y por su propia cuenta, ordenó a José Joaquín Moraga, que levantara un acuartelamiento, que fue fundado como Presidio Real de San Francisco. Ya se conocían los avances de las misiones religiosas y guerreras hacia el norte, por lo que aquel mismo año, el misionero franciscano Francisco Palou fundó, junto al presidio, la Misión de San Francisco de Asís. No obstante, deben saber que, a partir de la independencia mexicana, fue conocida popularmente como Misión Dolores. Por desgracia y a causa de las guerras de independencia, en San Francisco acabó la

misión evangelizadora de España por la costa californiana, mientras los buques de la Armada basados en San Blas continuaban su expansión hacia el norte.

Se detuvo unos instantes, para dar un repaso a sus apuntes, antes de continuar.

—Tras conseguir la independencia de España, todo el territorio pasó a formar parte del nuevo Estado de México. Por desgracia, a partir de aquel momento, las misiones comenzaron a difuminarse, al tiempo que el nuevo gobierno privatizaba las tierras comunales. En 1835, se llevó a cabo un plan de ciudad por decisión del alcalde, Francisco de Haro, y el impecable trabajo técnico de un inglés llamado Richardson. Denominaron a la nueva urbe como Yerba Buena, quizás para apartarse de las raíces españolas, como si San Francisco fuera un santo español. Para bien o para mal, un buen número de colonos estadounidenses llegaron con rapidez para instalarse. Por fin, en 1846, durante la guerra mexicano-estadounidense, el día 7 de julio, el comodoro John Sloat reclamó California para los Estados Unidos de Norteamérica y, dos días después, el capitán John Montgomery arribaba a Yerba Buena y la reclamaba oficialmente. Transcurridos unos pocos meses, la ciudad es renombrada como San Francisco. Al final de la contienda, se oficializó la cesión definitiva del territorio californiano septentrional a los Estados Unidos. No obstante, a pesar de su excelente ubicación y posibilidades de Base Naval, la ciudad se mantuvo como una localidad inhóspita y, en opinión de algunos sabios, como de *incierto futuro*.

De nuevo se detuvo Llorens, para aclarar su garganta. Me dirigió una mirada, como si deseara conocer mi opinión sobre las palabras lanzadas hasta el momento. Aunque su parla no se mostrara con el detalle que, por mi parte, habría deseado, lo animé a continuar.

—Muy bien. Prosiga, Llorens, que todo es muy interesante.

—Muchas gracias, señor comandante. Todo cambió en San Francisco, cuando se desató la fiebre del oro en California. Habrán escuchado hablar de ese periodo, en los finales de los años cuarenta. Una verdadera multitud de aventureros llegaron a la ciudad en terrible bandada que, no obstante, significó el empujón definitivo para el engrandecimiento de la ciudad. Tanto así que, de 1848 a 1849, San Francisco aumentó su población de 1.000 a 25.000

habitantes, un récord verdaderamente prodigioso. Mucho se notaron los cambios acaecidos por toda la urbe en su puerto. Porque gran parte de los marineros llegados, desertaban de sus buques para lanzarse furiosos sobre los campos de oro. De esa forma, la bahía quedó con multitud de barcos sin dotación, un gran compromiso para las navieras y para la autoridad portuaria. Como era de esperar, California se convirtió con rapidez en Estado de la Unión, lo que se tradujo en la construcción de un fuerte por parte del Ejército en el extremo de la península, y otro en la isla de Alcatraz, como defensa de la bahía. Hace pocos años, se descubrieron filones de plata, lo que motivó una nueva oleada de aventureros, que aumentó la población, aunque la ciudad quedara convertida en un caos de jugadores, pendencieros sin alma y prostitutas. Sin embargo, conforme se remansaban las costumbres, y tanto banqueros como empresarios efectuaban su presencia, San Francisco se convirtió en la gran ciudad que es hoy. No obstante, debemos recordar que todo nace de aquella lejana misión de Dolores y del presidio español, donde entraban los buques de la Real Armada para efectuar el avituallamiento de tropas y misioneros.

Ahora callaba Llorens, al tiempo que introducía su pliego en la casaca. Me miró con sonrisa feliz, al tiempo que se dirigía a mí.

—Creo, señor comandante, que esto es todo lo que puedo decir. Al menos, estimo que se trata de un resumen de lo que leí en las dos enciclopedias.

—Muy bien, Llorens. Creo que, con sus palabras, todos los oficiales habrán quedado satisfechos, y con su cultura sobre los pueblos hispanos aumentada. Muchas gracias.

Se deshizo el grupo con rapidez, al recordar a mis hombres la necesidad de continuar con el arranchamiento del buque y su correcta presentación. Por mi parte, gozaba de aquellos momentos. Porque la estrella seguía en pie, bien pegada a nuestra popa, y todo salía a pedir de boca. Recordé con cierto pesar, que ya llegarían las rachas de dolor, pero no era momento de enmascarar la felicidad.

En la tercera mañana de nuestra estancia en la bahía de San Francisco, se nos autorizó para atracar al muelle del carbón y rellenar nuestros depósitos a tope. Por fortuna, el maquinista aseguraba que las piedras eran de total confianza. Al mismo tiempo,

conectábamos las manguetas para rellenar el agua en los aljibes, y comenzaban a llegar los carromatos de los comerciantes con los productos contratados por el contador, con el beneplácito del segundo. Los dos días que nos mantuvimos atracados, comprobé la llegada y fondeo en la bahía del paquebote británico *Red Lion*, bajo el mando del capitán de fragata Axworthy. Y al día siguiente, lo hacía el *Deutschland* prusiano, que, con buen criterio de su comandante, capitán de fragata Graf von Dambrosky, quedaba fondeado a bastante distancia de tierra. Supuse que desearía carbonear por medio de bateas, medio utilizado para pagar menos créditos. Hice la cuenta para comprobar, que solamente faltaban en aquel punto de avituallamiento, el buque holandés *Van der Toorn* y el francés *La Gloire*. Por nuestra parte, una vez cumplido el avituallamiento general, retomamos la posición de fondeo, auxiliados una vez más por el piloto práctico, a quien ya considerábamos como un buen amigo. Como la situación de viento y mar eran inmejorables, decidí fondear con un ancla solamente, pensando en el escaso tiempo que nos restaba en la bahía.

En la mañana siguiente, llamé a Junta de Oficiales en su cámara. Ratifiqué nuevamente a Llorens como secretario de la misma. Ordené a Huertas, el oficial de derrota, que preparase el habitual atril de cabecera con una sola carta, británica, en la que aparecía San Francisco y la mitad del océano Pacífico, con el archipiélago de las islas Hawái en la parte central. Tomé la palabra con rapidez.

—Señores oficiales, creo que hemos llevado a cabo el avituallamiento previsto en este magnífico puerto de San Francisco, sin queja alguna. Por fortuna, un carbón de muy buenas propiedades, aguada limpia y, de forma especial, una enorme variedad de alimentos de la mejor calidad, en cantidad suficiente para cubrir las necesidades de un mes entero. Aunque sea habitual y recomendado rellenar víveres para tres meses, me niego en esta particular ocasión. Creo que es una verdadera pena, que las provisiones almacenadas comiencen a perder sus benéficas propiedades, y llegar a nuestro próximo destino en poco más de diez o doce días. Porque les recuerdo, que nuestra siguiente escala, Honolulu, se encuentra a unas 2.100 millas solamente de esta bahía. Bueno, digo solamente —esbocé una sonrisa—, porque tras las casi ocho mil millas navegadas desde Fortaleza, parece una distancia

muy aceptable. En la capital hawaiana, nuevamente rellenaremos de carbón, aguada y víveres, antes de dar el salto a nuestra capital filipina, para lo que será necesario recorrer poco más de seis mil millas. Y en verdad que comemos millas como si se tratara de un mero aperitivo. ¿No les parece?

—Así es, señor —comentó Huertas—. Si seguimos sumando millas, no dispondremos de espacio suficiente en el apartado correspondiente del cuaderno de bitácora.

—Razón tiene. Pero ahora quiero dar un repaso a los diferentes sistemas del buque, y conocer el estado actual sin flores medias. Comencemos por la propulsión. Espero, maquinista jefe, que todo correrá en orden. ¿Prevé solicitar algún repuesto?

—Pues no será necesario, señor comandante. Los elementos que es necesario cambiar en calderas y máquinas cada cinco o diez mil millas navegadas, nos fueron entregados con inesperada generosidad en el arsenal de La Carraca. Tan sólo preveo, que nos sea necesario dar un recorrido general al destilador, si continúan engordando las marcas. Pero se trata de un trabajo muy conocido y efectuado con anterioridad por mis hombres, que se nos aparecerá en Honolulu o Manila. Por lo demás, y cruzo los dedos en honor de las meigas —señalaba la clásica pulsación con sus manos—, todo corre en orden de revista.

—Pues mucho me alegro, don Inocencio. Pasemos a la artillería y armas ligeras. ¿Cómo se mueve este apartado, Ponce?

Quien fuera mi antiguo segundo por unas pocas semanas y que, hasta el momento, se había desempeñado con una eficacia y lealtad a prueba de bomba, no tardó en alzar su cuerpo para declarar.

—La verdad, señor, que también yo debería cruzar los dedos. La artillería principal no presenta una sola muesca, aunque bien me habría gustado ejercitar las dotaciones con fuego real en más ocasiones. Las ametralladoras se mantienen en línea. Hasta el momento y con los muchos ejercicios realizados, solamente cruzaron muelles o se atascaron en cartucho una docena de veces. Y en todos estos casos, las armas eran repuestas al fuego en un tiempo menor a los veinte minutos. Nuestros muchachos son capaces de desmontar cada pieza y reponerla en un tiempo récord. Poco tienen que ver estas armas con las del modelo *Nordenfelt* anterior. Y, por último, considero que ha sido un acierto decidirnos por el fusil

Berdan, de una fiabilidad extraordinaria. Además, disponemos de una dotación completa de estas armas en respeto, por si llegara el momento de necesidad.

—Mucho me alegro de ese apartado, que nos puede proporcionar la vida, llegado el momento. Por último, don Estanislao, ¿cómo se mueve el aparejo?

—Todo en orden de salmos, señor comandante —declaraba el contramaestre primero, tras alzar su pesado cuerpo—. Como problemas menores, debo comunicarle, como ya hice al segundo, que debimos relingar un par de triángulos, y no perderemos superficie vélica, porque envergamos los de respeto. La verdad es que no podemos quejarnos ni una mota de este aparejo, que muestra la fiabilidad habitual en todo buque británico.

—Bueno, señores, parece que la estrella de la suerte no se despega de nuestra popa una miserable pulgada. Les comunico que pienso abandonar esta bahía, pasado mañana, día 20 de agosto. Navegaremos a régimen económico de máquinas y aparejo en auxilio, si así nos lo permite el soplo, que en estos últimos días tontonea demasiado entre el tercer y cuarto cuadrante. Ya veremos cómo nos toma en un par de días. Les aseguro, que mucho me habría gustado acompañar a un grupo de a bordo, para visitar los restos españoles que todavía se distinguen en la ciudad. Cuando visité esta bahía a bordo de la fragata *Resolución*, antes de entrar en definitiva guerra con los países hermanos, giramos una muy agradable visita con el comandante del buque y el comandante general de la escuadra. Y aquí permanecimos durante algunas semanas. Ya les digo que, en esta ocasión, no es recomendado, por deber mantener la discreción en su más alto grado.

—¿Qué zonas visitaron, señor? —Preguntaba el segundo, interesado.

—Les repito que me llevé una excelente impresión de nuestra completa estancia en la ciudad. Ya por entonces alzaba vuelos a la vista y sin parada. Aunque no lo esperaba, supimos que todavía existían bastantes hacendados de origen hispano. Por desgracia, sufrían de forma arbitraria y con severa injusticia la presión de los nuevos señores, especialmente en confirmación de extensión de las haciendas propias. Como inolvidable detalle, decidieron homenajearnos como si fuéramos parientes de sangre, según sus

propias palabras. Y con toda razón, porque pululaban entre sus apellidos los Sánchez, Martínez, Arces, Monteros y tantos otros muy propios de nuestra patria. Por otro lado, también las autoridades del Estado tuvieron algún detalle de cortesía, aunque de escasa monta y sin lanzar piedras de oro al vuelo.

—Entre las actividades que gozamos por aquellas tierras, considero inolvidable la visita girada a la misión Dolores, que así denominaban a la antigua de San Francisco de Asís, como ya nos recordó el alférez de fragata Llorens en su charla. Debo reconocer que recorrimos los restos de lo que, a la vista lejana, más parecía residencia de un rico hacendado, aunque de cerca evocara la estampa de las pequeñas iglesias franciscanas. Se desconocía el futuro de tales asentamientos, aunque todavía un par de viejos monjes intentaban mantener el fuego en alto, una cuestión de muy difícil solución.

—Dos días antes de nuestra definitiva partida del puerto norteamericano, fuimos recibidos en generosa recepción por un hacendado hispano, don Mariano Sepúlveda y Govantes, dueño de una maravillosa finca llamada *Triana*. Y ya la sola mención de esa palabra, nos hizo evocar recuerdos propios, de esos que tanta importancia y emoción adquieren cuando nos encontramos a miles de millas de la patria. Disfrutamos de una muy agradable velada, con viandas de categoría y, para nuestra sorpresa, con vinos españoles de extraordinaria calidad. Hasta el general, entrada la noche, abandonó la hacienda con risa franca, rostro enrojecido y movimientos un tanto pendulares, gracias a los generosos caldos. Bueno, creo que esto es lo principal que les puedo narrar, si no marro en mis recuerdos.

Se hizo el silencio por primera vez, como si todos esperaran que continuara con mi narración. Cambié el tema con rapidez.

—En un par de semanas, avistaremos el archipiélago de las islas Hawái. Les aseguro que mucho me apetece, porque desconozco casi todo de esas islas, que jamás visité hasta el momento, aunque he leído bastantes descripciones de su belleza y exuberante naturaleza. Antes de llegar a nuestro próximo destino, seré yo, en la ocasión, quien les ponga al día de la historia y geografía propia de ese escenario, donde también, como en todo el orbe, la presencia hispana tiene mucho que contar. Y si no aparecen dudas en sus

cabezas, podemos dar por cerrada esta sesión.

Disolví la Junta, con lo que los oficiales se dirigieron a sus destinos particulares. Por mi parte, de nuevo percibía en mis tripas una sensación de temor desconocido. No me interpreten mal, pero no era situación normal, que todo se nos apareciera en dulce de guayaba, sin que un solo moscardón nos acechara de lejos. Sin embargo, en la mañana siguiente, último día de permanencia en la bahía, el tiempo comenzó a cuadrar a la mala desde poniente. Y si ya los duendes comenzaban a bufar en burla por los higadillos, el contramaestre llegaba hasta mí en cubierta, con el ceño un tanto fruncido.

—¿Qué opina, don Estanislao? Parece que cambian las condiciones de viento y mar.

—Y al galope tendido, señor comandante. Poco o nada me gusta aquel horizonte ennegrecido, que se aparece con fauces abiertas y lengua roja. Espero que no se cuadre como un tortolero, de los que tanto hablan los viejos contramaestres para esta zona. Más lo siento como un chubasco culebrón. Y parece que descarga mucha agua a lo lejos. Quiera el dios de las profundidades, que llegue medio muerto a esta altura.

—Estoy de acuerdo, aunque preveo que nos llegará con bastante fuerza todavía. En un principio, pensaba largar la segunda ancla y darle carrete a las cadenas, un par de grilletes más. Pero si el ambiente se mantiene en la misma línea, estimo que deberíamos hacernos a la mar, que allí será más fácil gestionar el entuerto. No me gusta quedar encerrado en bahía, con tanto buque alrededor y a escasa distancia.

—Creo que sería lo ideal, señor. Mar abierta siempre beneficia.

—Pues prepare todo su equipaje y material, para salir a la mar. Se lo comunicaré al segundo ahora mismo.

Sin más cavilaciones, ordené al segundo meter la lancha y el bote a bordo, así como preparar el buque para abandonar la bahía de inmediato. Como me aseguraban que todos los víveres se encontraban a buen recaudo, los pagos realizados y nadie había salido hacia tierra, tres horas después, los responsables de sistemas me ofrecían la novedad de encontrarse listos para salir a la mar. Y como ya la malparida rumazón se dirigía hacia nosotros por derecho y al galope, ordené levar el ancla de estribor, única

fondeada, para escapar cuanto antes de la cueva. Y de nuevo agradecí a la Santa, que el cabrestante no fallara en la ocasión, lo que habría podido tener funestas consecuencias.

Cuando abríamos marcha entre buques, el viento comenzaba a soplar con fuerza, un frescachón del noroeste que parecía cuadrar en aumento, para entrar en cascarrón sin dudarlo. Más de un buque fondeado había decidido abandonar la bahía en vuelo, aunque nos habíamos adelantado al resto. Entre ellos, el *Deutschland* y otros dos mercantes del comercio. Por gracia de los cielos, una hora después nos abríamos a mar abierta, con la península de San Francisco por nuestro costado de babor. Y bien saben los dioses, que sentía una honda pena por abandonar la ciudad norteamericana como ladrón en huida, pero era del todo necesario y la seguridad propia prima por encima de las torres de las catedrales.

Cuando navegábamos a media potencia con rumbo a poniente, el soplo se chascaba en ventarrón y la mar comenzaba a mostrar bigotes duros. Observé a popa, en la bahía, que la mayor parte de los barcos comenzaba a levar, pensando que en la mar todo se alivia. Por nuestra parte, ya nos encontrábamos en aguas limpias, cuando el maquinista jefe llegó al puente con un movimiento de manos que poco me agradaron. Y comenzó a largar su triste letanía, mientras los putañeros duendes bufaban de nuevo.

—¿Qué sucede, don Inocencio?

—Tenemos que parar máquinas de inmediato, señor comandante. Hemos sufrido una pérdida de vapor en la junta universal, que puede ser peligrosa para el personal. Por mi cuenta, he cortado vapor. En media hora, comenzaremos a dar una nueva brida.

—¿Cuánto tiempo estima como necesario, hasta quedar de nuevo listo para dar avante?

—Unas tres horas más o menos, señor.

—Bien, entren al tuerto con ganas y máxima rapidez, que no se encuentra el horno con bollos de manteca. ¡Huertas! —me dirigía al oficial más cercano—. ¡Llame con urgencia al contramaestre!

—Quedo enterado, señor.

Pocos minutos después, al tiempo que el buque se atravesaba a la mar y sufríamos sacudidas de orden, que nos producían balances demasiado fuertes, ordenaba a don Estanislao.

—¡Aparejo arriba con la mayor velocidad! Estamos sin máquinas. En cuanto chupemos viento, caeré a estribor hasta el límite de la bolina. Ya veremos qué proa nos acomoda mejor. ¡Manos duras!

—De inmediato, señor.

Mucho me agradó comprobar, la rapidez con que los hombres de mar largaban el aparejo, mayores y triángulos de fuerza solamente en una primera andanada. Y en celestial acomodo, el buque caía con rapidez, mura a estribor, hasta dejar el viento unas seis cuartas abiertas por babor. Pero el viento se nos echaba encima como lagarto putañero. Porque una hora más tarde, el ventarrón saltaba en bruces y con rachas atemporaladas, que no fingían en cuentos. Aunque se encontrara preparada sobre mano, no ordené todavía dar la capa, por encontrarnos demasiado cerca de tierra. Era necesario ganar barlovento a la brava, y separarnos algunas millas más de tierra.

Aunque llegué a pensar en largar gavias con un primer rizo tomado, desistí de momento. Por causa de la proa impuesta, el *Doña Mencía* sufría balances y cabezadas de orden que, no obstante, tomaba como dama de las aguas, aunque hiciera sufrir a la dotación. Y así nos mantuvimos durante cinco horas, hasta que el maquinista me dio aviso de que podía maniobrar con la máquina sin limitación alguna. La reparación había sido finalizada con absoluta garantía. Lo agradecí a la Santa Patrona en merecido rezo, al tiempo que enmendaba la proa, hasta dejar el viento abierto unas dos cuartas solamente. Sabía por experiencia que, en tales condiciones, mi buque tomaba la mar con bastante seguridad y ganábamos barlovento a marcha larga.

De esta forma tan precipitada, nos despedimos de la ciudad de San Francisco y la costa septentrional americana, un puerto y una línea más, en los que las raíces españolas se dejaban ver con claridad. Nos encontrábamos metidos en un temporal de media medida, aunque bien sabemos que las aguas negras pueden pasar a palabras mayores en cualquier momento. Por la proa nos restaban poco más de dos mil millas, con lo que, poco a poco, nos acercábamos a nuestro objetivo definitivo, desde que abandonáramos la escala brasileña.

19. Un archipiélago de ensoñación

Continuamos durante dos singladuras completas, metidos de cabeza en el putañero temporal, que aumentaba de grado por momentos. Para nuestra desgracia, nos sacudía sin descanso el esqueleto a fuerza de martinete, desde la mismísima bahía de San Francisco. No obstante, poco me preocupó en principio, porque bien sabía las cualidades de mi buque en tales condiciones de viento y mar, capaz de superar las peores situaciones. Tras comprobar que las velas relingaban a tope, por navegar el buque muy orzado, decidí entrar a palo seco, con la trinquetilla en bufeo, mientras con las máquinas a media potencia ganábamos millas avante. Tras hablar con el contramaestre, preparamos el aparejo de capa recia, para largarlo en cuanto lo ordenara, si lo estimaba necesario. En estas circunstancias oscuras, más vale prevenir y llenar la bolsa.

En la amanecida del tercer día, comprobamos con cierta sorpresa que, por nuestro costado de estribor y a una milla larga de distancia, aparecía la fragata prusiana *Deutschland*, que reconocimos con facilidad. También parecía navegar a palo seco, sin rastro de un mínimo trapo a la vista, y con máquinas a media potencia o un poco más. Se trataba, sin duda, de un buque de fuerte estructura y con maniobra sencilla. Como tomaba la mar abierta dos o tres cuartas por babor, su proa entraba en las aguas con desatada furia, para sacarla después y escurrir espuma a las bandas sin peligro aparente.

Por desgracia, parecía que el temporal cargaba sus tintes un grado más, nada más lejos de mis deseos. Se nos aparecía una visión de olas negras parduzcas, ribeteadas de espuma deshilachada y sucia, mientras el viento se mantenía en permanente aullido por las jarcias, condición que poco alimenta el gozo marinero. En tales

circunstancias, mantuvimos la fragata prusiana a la vista gran parte del día, hasta perderla en perfiles grises cuando las luces bajaban a cuartos. Por nuestra parte, las olas montañosas nos atacaban sin misericordia. A veces, al producirse el clásico machetazo, metíamos la proa tan dentro de las aguas, que la espuma en borbotones nos alcanzaba el puente de gobierno. Y he de reconocer que, en un par de ocasiones, llegué a sentir cierto temor en tripas. De forma especial, recuerdo que, al ser atacados por una ola de las que se aparecen como catedral de tres cuerpos en movimiento, metimos la mitad de la estructura del buque entre sus aguas blancas. Y por desgracia, mientras el buque gemía y vibraba para enderezar la proa, nos atacaba otra ola de gigantesco tamaño en las mismas condiciones. Bien sabe Dios, que temí no ser capaz de encontrar la necesaria luz, y que el *Doña Mencía* se pasara por ojo[23], como flecha diabólica lanzada contra los fondos. Reaccioné con rapidez, exigiendo a máquinas la máxima potencia, al tiempo que caía franco a estribor para variar el encadenamiento de espuma. Por fin, afloró nuestra proa, no sin esfuerzo, mientras caía con claridad a la banda ordenada. Y si mucho me agradó haber librado las olas en peligrosa secuencia, abiertos de la mar en seis cuartas, recibimos la siguiente montaña franca por el costado. Como era de esperar, nos produjo un balance de los que siempre se recuerdan en colores oscuros. Creía que llegábamos a besar las aguas, cuando ya nos reponíamos y regresábamos al rumbo primitivo.

En verdad que, aquella mañana, sufrimos por los siete costados espuma, balances y cabezadas, mientras el buque clamaba con valor guerrero. Cerca estuve de ordenar dar la capa en dos o tres ocasiones, aunque siempre decidía esperar algún tiempo más. En mis adentros, entendía con plena sinceridad, que el buque podía navegar en aquellas condiciones y capear la mar de proa, ligeramente abierta a barlovento, a escasa velocidad. No obstante, y tras las experiencias sufridas, decidí que el *Doña Mencía* navegaba mejor con la mar abierta en tres cuartas, aunque sufriera algún balance de tenaza. Y de esta forma continuamos, aunque algunos de nuestros hombres, primerizos en tales experiencias, largaran por sus bocas hasta la primera papilla ingerida en la niñez.

Todo acaba por llegar sobre las aguas, dice el refrán marinero, ya sea para bien o para mal. Dos días más necesitamos para entrar

en cierta normalidad, con viento frescachón rolado al nordeste, y mar en caída misericordiosa. Habíamos sufrido un temporal de borlas en toda regla, mientras navegábamos por una zona, donde no es habitual sufrir tanta furia de mar y viento en aquella época del año. Pero todos los hombres de mar sabemos, que los tratados náuticos se encuentran listos, para ser corregidos por la gran señora en cualquier momento. Por fin, el soplo entrado en bendiciones nos permitió largar el aparejo recio, mayores y gavias con un rizo, con lo que se nos entregaba un par de nudos en auxilio.

Tras recibir las oportunas novedades, comprobé que el buque se encontraba sin fisuras y con escasos daños, esos que suelen producirse por causa de cualquier elemento, que no se encuentre perfectamente estibado y trincado a bordo, cuando los efectos del temporal te atacan de norte a sur. Todos los desperfectos menores se repararon con rapidez y garantía. Entrábamos en el día 25 del mes de agosto, cuando los cuerpos podían descansar con suficiente paz. El viento, en aquel permanente y un tanto alocado tontoneo, se rolaba de nuevo para quedar entablado del segundo cuadrante, que también nos beneficiaba de largo en la derrota a seguir. Aproveché la presencia de mis principales oficiales en el puente de gobierno, para dirigirme a ellos.

—Bueno, señores, hemos sufrido un latigazo de la gran señora de las aguas en toda regla. Podemos asegurar, ahora con criterio bien probado, que nuestro vapor *Doña Mencía* es marinero y fuerte como pocos. Escribiré entre las notas particulares del comandante, que este buque puede capear temporales de proa, con la mar abierta en tres cuartas y máquina a media potencia. Espero que la fragata prusiana también lo haya atravesado sin mermas.

—Parecía un buque de fuerza, señor, y tomaba la mar con bastante dominio —aseguraba el segundo comandante—. Ha debido derivar hacia el norte.

—Eso me pareció a mí también desde el primer momento. Bueno, señores, nos encontramos en el día 25 de agosto, con lo que nos quedan dos semanas para aparecer en Honolulu y cumplir con el programa previsto. Creo que, a pesar del temporal corrido, hemos progresado hacia poniente una buena distancia. ¿No es así, Huertas? —me dirigía al oficial de derrota.

—En efecto, señor. No hemos cumplido las doscientas millas

diarias deseadas, pero sí las ciento cuarenta o cincuenta. Si desaparecen las nubes de una vez, espero concretárselo con la situación que pienso tomar a la meridiana. De todas formas, estimo que no será necesario apretar máquinas para cumplir con el programa. Nos sobra tiempo, siempre que no se nos aparezcan más temporales de este orden o algún malparido huracán.

—No nos encontramos en época de huracanes, y que la Santa Patrona nos libre. Por esa razón, siempre es bueno disponer de margen por la proa. Ya saben que las prisas en la mar provocan falsetes muy sonoros. Ahora mismo, debemos encontrarnos en una latitud cercana a los treinta y ocho grados norte. Y calculo a ojo de mar, que hemos de bajar hasta alcanzar los veintiún grados, aproximadamente. ¿Me equivoco mucho, Huertas?

—No, señor. Como nuestro destino es Honolulu y su latitud exacta es de 21 grados y 18 minutos norte, debemos descender bastante. Por esa razón, le recomendé esta mañana enmendar la proa hacia el sudoeste cuarta al oeste, rumbo que mantenemos en estos momentos. No obstante, el archipiélago corre bastantes millas en dirección noroeste-sudeste. Pero como hemos de entrar en su capital, Honolulu, en cuanto dispongamos de una buena situación, deberíamos aproar por derecho hacia esta joya hawaiana, situada en la isla de Ohau.

—Mucho se habla, señor, de las maravillas que esas islas ofrecen al hombre de mar —dijo el segundo—. Y también, de forma muy especial y querenciosa, de sus bellísimas mujeres, amables y cariñosas con los que llegan a sus islas. Espero que nos sea posible conocer algún ejemplar, para contarlo a nuestro regreso.

—Muestro mi completo acuerdo con el segundo, señor comandante —aseguró Ponce de buen humor.

—Por supuesto, a nadie le amarga un dulce de color cobrizo y líneas sinuosas —corroboré entre sonrisas—. Pero, entrando en el tema que nos ocupa, ya veremos lo que se cuece en la reunión que debemos mantener en la capital hawaiana. Espero que quede bien claro el programa a seguir, aunque estimo que no se ofrecerán decisiones importantes antes de arribar a Manila. No obstante, creo que debemos comenzar a pensar en los piratas moros, más que en las bellezas hawaianas.

—Que todo llegue a su tiempo, señor comandante.

A partir de aquel momento, la mar y el viento cuajaron en bendiciones de púlpito. El soplo se entabló franco del sudeste, fresco de fuerza, lo que nos permitió largar hasta las pañoleras de los oficiales, mientras la mar tan sólo nos acariciaba la piel con marejada fina. Bien sonaba la canción de navegar por el Mar del Sur entre aguas azules, con paradisíacas islas a nuestro alrededor. Y no olvidaba, aunque lo mantuviera en sobre lacrado, el comentario del segundo sobre aquellas bellísimas mujeres, que tantos detalles proporcionaban a los cuentos marineros.

Se abría con fuerza el crepúsculo del día séptimo del mes de septiembre, cuando el vigiador, elevado en la cofa del palo mayor, cantaba tierra a proa con la necesaria potencia de pulmones. Como todavía las luces no marcaban los debidos perfiles, llegué a pensar que, posiblemente, se trataría de algún conjunto de nubes con la típica forma montañosa. Sin embargo, el gaviero Bertolá, mejor en su clase a bordo, tenía razón y, una hora después, distinguíamos con claridad un elevado pico sobre la bruma. Al aparecer por la misma proa, supuse que se trataba del pico Kaala, altura superior en la isla de Ohau, a la que habíamos aproado con perfecta situación en la tarde anterior. Aunque la elevación más importante del archipiélago fuera el pico Mauna Kea, situado en la gran isla Hawái, la de mayor superficie, la bruma había tamizado lo suficiente para que avistáramos en primer lugar el situado en nuestra isla de destino.

No podía dejar escapar la ocasión y ofrecer una lección a mis hombres, una de mis habituales entradas en hechos históricos y detalles geográficos por los mares o islas donde navegábamos. Y como de costumbre, la había preparado a fondo. Incluso me había sonreído la suerte, al encontrar en un volumen de descubrimientos, tomado de la biblioteca de mi padre, detalles muy interesantes y bastante recientes. Como la mañana se presentaba en calma absoluta y un viento fresquito nos abanicaba la cara con extremo placer, me dirigí a ellos.

—Muy bien, señores. Ya les dije pocos días atrás, que, sobre la necesaria información a conocer de este maravilloso archipiélago, me encargaría yo en persona. Supongo que, como es demasiado habitual en los cuadros de oficiales de nuestra Armada, poco o nada conocerán de este conjunto de islas, nombradas como la cadena más

remota del mundo conocido y alejadas de los continentes. He preguntado a bordo y resulta, para mi sorpresa, que nadie de los embarcados bajo mi mando ha pisado tierra hawaiana. En tal caso, esta visita conformará una experiencia inédita y deseada por todos. Supongo que concuerdan con mis observaciones.

—Por supuesto, señor comandante —entraba el segundo con autoridad—. Muchas veces lo hemos comentado y, en primer lugar, habría que endosarle la debida culpa a la Academia Naval, donde a la asignatura de Historia se le ofrece una muy escasa importancia.

—Y que tal situación tenga lugar en una nación con tanta historia propia a la espalda. Desde luego, segundo, se trata de un concepto deplorable, que no parece encontrar solución. Pero también es cierto —ofrecía una sonrisa para no cuadrar mis palabras demasiado en negro—, que los oficiales por cuenta propia deberían ilustrarse más a fondo en dichas materias. Porque hablamos de nuestra propia historia marítima, señores, rica, gloriosa y positiva como ninguna otra. En fin, se trata de mecha corrida en doble estría sin vuelta atrás, al menos, de momento. Pero voy a entrar de una vez en el meollo principal que nos ocupa hoy. ¿Quiénes creen ustedes que fueron los primeros europeos en descubrir y pisar estas islas?

Se hizo el silencio a tachón de espuelas y sin resquicios en el puente de gobierno. Unos dirigían sus ojos hacia el piso, mientras otros desviaban la mirada un tanto confusos. De nuevo fue el segundo comandante, quien entró por vereda corta.

—Pues se dice, señor, que fue el navegante inglés James Cook, quien descubrió estas islas y las colonizó para la corona británica.

—Más pronto que tarde, siempre acaba por aparecer el jodido mister Cook, que ampara en su pecho tantas gestas de otros, especialmente de españoles. También se dice, que este navegante inglés descubrió el noroeste americano, la llamada como *Terra Incognita* todavía a mediados del siglo XVIII. Pero cuando este británico dijo descubrir las islas Nutka, Vancouver, toda la costa canadiense y Alaska, los españoles habían pisado y cartografiado esas costas cincuenta años atrás. Además, bien que le sirvió a míster Cook, disponer del derrotero personal redactado por nuestro gran navegante y piloto Mourelle de la Rua, que llegó a su poder con las males artes habituales en nuestros amigos de las islas. Pues en

cuanto a este archipiélago, vivimos una situación similar. Por pura casualidad, cayó en mis manos una obra bastante actual, en donde se especifica una tesis distinta sobre el descubrimiento del archipiélago hawaiano. Resulta que, hace tres años, llegaba una carta al Ministerio de Estado, firmada por el ministro de Ultramar, don Manuel Seijas. Este político alegaba con evidente interés, que la información buscada durante tanto tiempo podía encontrarse en el Archivo del Ministerio de Marina. Todos ustedes se preguntarán lo que inquiría el ministro de Estado, tan importante como para rebuscar antiguos legajos en nuestro archivo. En verdad que todo arranca del Tratado firmado hace tres años en Londres, donde nuestros representantes mostraban su interés por estrechar tratos con aquellos territorios vecinos, y el deseo final de establecer un consulado permanente en las islas Hawái.

—¿Ha dicho territorios vecinos, señor? ¿A qué territorios se refiere? —Preguntaba Ponce, extrañado de mis últimas palabras.

—Por favor, señores, no olviden que las islas Marianas son españolas, con capital en Guaján. Y se comenta que, desde allí, partieron las expediciones polinésicas de los que pisaron por primera vez estas islas. Lo que realmente se buscaba en nuestro archivo, eran datos que pudieran conectar y acercar las culturas española y hawaiana. Fue entonces cuando, en el archivo de nuestro ministerio, apareció un dato revelador. Como pueden imaginar, me refiero por derecho al descubrimiento de Hawái por navegantes españoles. Muchos recelaron de este dato porque, como ha dicho el segundo, se anuncia a bombo y platillo en todas las obras históricas que fue James Cook, quien hizo el descubrimiento en 1788. Pero ya les digo, que los britanos han mentido y mienten como bellacos, en cuanto a ponerse la medalla de hechos llevados a cabo por otros. Son muchísimas las muestras a exponer, no sólo de mar sino también en tierra. Por ejemplo, en Londres se alega con seguridad, que fue James Bruce quien descubrió las fuentes del Nilo Azul, cuando ha sido repetidamente demostrado, que tal mérito debe recaer sin duda en el madrileño Pedro Páez, más de un siglo atrás.

—Para establecer una falsedad como verdad de púlpito, nada mejor que repetirla mil veces, hasta acabar creyéndola como cierta —aseguró el segundo.

—En efecto, segundo. Esa sí que es una verdad de puño. Pero la

propaganda histórica británica se basa, de forma especial, en que a los españoles les importa un pimiento verde su propia y extraordinaria historia, sin intentar siquiera llegar a conocerla o que se la hurten ante sus narices. Bueno, regresando al caso que nos ocupa, en el Archivo de nuestro ministerio se buscó de forma exhaustiva, si era posible confirmar algunas voces, que aseguraban como españoles los primeros europeos que visitaron las islas.

Me detuve unos segundos para descansar mi parla acelerada, y comprobar el interés que, de forma notable, aparecía en los rostros de mis oficiales. Decidí continuar a un ritmo más pausado.

—La Secretaría del ministerio de Marina contesta, por fin, al ministro de Estado en los siguientes términos:

> *Sobre el descubrimiento de las islas Hawasianas* (sic) *o de Sandwich, tengo el honor de transmitir a V.E. el resultado de las investigaciones, que se desprenden de los documentos consultados en el archivo de este ministerio. En base a ellos, podemos declarar sin duda alguna, que tal descubrimiento data del año 1555, es decir, 223 años antes de que el capitán Cook las reconociese. El verdadero descubridor fue el navegante español Juan Gaetano, llamado como Gaytan en otros escritos, miembro de la expedición de Ruy López de Villalobos.*

En base a estos datos podemos asegurar, que bien por Gaytán o por posteriores marinos de aquella expedición, o de sucesivas expediciones, las islas del archipiélago fueron bautizadas una a una como isla *La Mesa*, para lo que hoy se conoce como la Gran Isla de Hawái, *La Desgraciada*, para referirse a Maui, *Ulloa*, para Kaoolawe, así como *Los Monjes* para Lanai y Molokai. También en otros diarios de navegación, como los de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, aparecen en perfecta coincidencia las mencionadas islas con los nombres citados. Y como prueba de fuego, con estas denominaciones aparecen en el mapa *Americae Nova Tabula* de Guilejelmo Blaeuw. Como de costumbre, no se trata más que de la habitual acción británica de redescubrir y rebautizar descubrimientos, normalmente de españoles y portugueses por todo el mundo.

—Tiene toda la razón, señor comandante —dijo el oficial de derrota un tanto emocionado.

—Como en tantas otras ocasiones, especialmente en el Mar del Sur u Océano Pacífico, España descubrió casi todo, pero no pobló ni defendió sus intereses. Bien es cierto, que, hasta la segunda mitad del siglo XVIII, con el Tratado de Límites firmado con la Gran Bretaña, recién llegado nuestro Señor don Carlos el Tercero al Trono, el Pacífico era un *Lago Español*, y sólo los españoles podían dominar tierras e islas en él. Pero ahora entremos en verdades como puños y hagamos una crónica medida en el tiempo. Parece ser que los primeros humanos en pisar las islas hawaianas fueron los antiguos polinesios, para quienes el océano Pacífico no suponía una barrera sino un pasaje. Unido a su extraordinaria cualidad de navegar, realizaron su travesía más larga y llegaron a Hawái. Como es de suponer, se sufrieron guerras sangrientas tribales y de castas, con dinastías que aparecían o desaparecían. Y tras la llegada de los españoles a sus aguas, entran en escena, más de doscientos años después, la figura del capitán Cook, que llevaba una década navegando por el Pacífico en tres de sus famosos viajes. Además de buscar el Paso del Noroeste, como tantos otros, llevaba a cabo empresas de redescubrimiento, apoyados para su difusión con los científicos y artistas embarcados en sus buques. En 1778, durante el tercer viaje y por pura casualidad, los británicos bajo su mando entraron en la cadena principal de las islas Hawái. Esta entrada en escena de los británicos alteró el curso de la historia hawaiana. Precisamente, Cook fondeó sus buques en esta isla a la que nos dirigimos, Ohau. Y regresado poco después, se produjeron diversos conflictos. Cuando los ingleses desembarcaron en botes, se vieron rodeados por hawaianos enfurecidos, poco inclinados a las relaciones pacíficas. Cook mató de un disparo a un hawaiano notable, por lo que fueron atacados con fuerza. A causa de este encuentro guerrero, Cook perdió la vida en la citada refriega en 1779. No obstante, cuando la expedición regresó a Gran Bretaña, la noticia del *descubrimiento* se propagó con rapidez por toda Europa, abriendo las puertas a la llegada de buques mercantes y de exploración. A partir de ahí, las islas eran buscadas por los navegantes para rellenar la aguada y adquirir víveres, especialmente por esos viciosos buques balleneros, escoria del

mundo marítimo. También llegan los primeros misioneros y se llevan a cabo acuerdos entre europeos y la dinastía reinante.

El caso es que Cook bautizó este archipiélago como islas Sandwich, en agradecimiento a John Montagu, IV conde de Sandwich, que financió la expedición del navegante británico. Era la época del rey Kamehameha I, también llamado El Grande, fundador de la dinastía que reina hoy todavía. En cuanto a su orografía, las islas se formaron por la acción de los volcanes que surgían del fondo del mar. Las formaciones más antiguas poseen volcanes inactivos, mientras que las nuevas mantienen algunos en situación de plena actividad. El archipiélago se encuentra formado por dieciocho islas y atolones, que se extienden a lo largo de 1.300 millas aproximadamente. Sin embargo, solamente se consideran como islas principales y habitadas a ocho, situadas en el extremo sudoriental del archipiélago. Estas ocho islas se denominan, de noroeste a sudeste, como Niihau, Kauai, Ohau, que tenemos a la vista y, aunque sea le tercera en extensión, es la más poblada y con mayores perspectivas de futuro, con Honolulu como ciudad principal y, de forma extraoficial, conocida como capital del archipiélago. Continuando el listado nos quedan las islas de Molokai, Lanai, Kahoolawe, Maui y Hawái. Esta última, que ofrece el nombre conjunto al archipiélago, es con diferencia la de mayor extensión, por lo que se le suele denominar por los nativos como Isla Grande o Gran Hawái. También en esta isla se encuentra el pico más elevado. Se trata del Mauna Kea, con una altura de 4.205 metros. En cuanto a la isla de Ohau en particular, que podremos pisar en pocos días, deben saber que se encuentra formada por dos volcanes, con un gran valle situado entre ellos. Ya les comenté, que la altura más importante de la isla es la del pico Kaala, con 1.225 metros de altura. Es la tercera isla en cuanto a superficie. Aunque la realeza hawaiana mantenía su capital en Maui, los europeos tomaron Ohau y su bahía de Honolulu como base principal para sus negociaciones. Y tanto prosperó la ciudad que, en 1845, el rey Kamehameha III trasladó la capital del archipiélago a esta isla, y a esta ciudad en particular, por ser la más poblada. Además de poseer un excelente fondeadero, en Honolulu se disfruta de un clima fabuloso durante casi todo el año, aunque se sufra la temporada de lluvias, que suele correr de octubre a abril, siendo la más seca la

que nos encontramos actualmente. También se sufren los huracanes y las tormentas tropicales, que suelen atacar estas islas de noviembre a julio.

Detuve la parla, al comprobar en mis notas personales, que había largado la casi totalidad de la información que deseaba transmitir. Y mucho me agradó comprobar, que los oficiales parecían desear más información, como si hubiera cortado un ameno cuento a su mitad. Pero entendí que era hora de regresar a nuestros trabajos, y continuar la navegación prevista.

—¿Alguna pregunta, señores?

No parecía encontrar alguna duda entre mis hombres, hasta que el caballero guardiamarina Olmedo elevó su brazo. Se apreciaban a la vista con claridad ciertos nervios en corrida por su cuerpo. Por fin, se atrevió a preguntar, al haberles autorizado a elevar la voz sin permiso.

—¿Señor comandante? ¿Será posible…? ¿Será posible bajar a tierra?

—Pues supongo que sí, siempre que lleven sus trabajos en orden. ¿Piensa en las bellezas hawaianas?

—No, señor —el caballero enrojeció con rapidez—. Tan sólo pienso en las bellezas naturales.

La carcajada del resto de oficiales, a la que me uní, fue sonora, mientras el joven guardiamarina enrojecía más y más. Decidí entrar para calmar su ansiedad.

—No se preocupe, caballero Olmedo, que habrá tiempo para todo. Podrá observar todo tipo de bellezas. Bueno, si no aparece alguna duda más, como nos quedan tres días para cumplir el programa trazado, podemos perder alguno en barajar la costa, especialmente la de la Gran Isla. Posteriormente, pretendo entrar y fondear en Honolulu en la mañana del día noveno del presente mes, una jornada anterior a la estipulada como límite para la cita. Pero ahora, pueden retomar sus trabajos, mientras nos acercamos a las islas.

El puente de gobierno se despobló con rapidez. Tan sólo quedamos el oficial de guardia y el de derrota, que esperaba mis instrucciones, así como el segundo.

—Vamos a ver, Huertas. Una vez nos encontremos a una milla de Ohau, pretendo caer a babor para barajar la costa de las islas

meridionales, hasta alcanzar la de Hawái, que se notifica en los derroteros como de especial belleza. ¡Segundo!

—Mande, señor.

—Que acaben los trabajos con cierta rapidez. Quiero que se conceda permiso, para que la dotación pueda observar los detalles de las islas. Es muy posible, que sea la única oportunidad en sus vidas, para apreciar esas bellezas que se proclaman.

—Quedo enterado, señor.

—Por desgracia, a esa distancia no podremos apreciar las bellezas con las que tanto sueña.

—Ya entraremos por corto, señor.

—No lo dude.

Una vez a corta distancia de Ohau y todavía sin avistar la entrada a Honolulu, que quedaba amparada al sudoeste de la isla, arrumbamos al sudeste para costanear las islas de Molokai y Maui, antes de entrar a más corta distancia en la de la Gran Isla. Y por todos los cristos coronados, que la belleza de aquellas costas dejaba el ánimo en suspenso, como si se tratara de imágenes soñadas en el paraíso. Y para mi propia satisfacción, comprobé que jamás había observado a tantos de mis hombres, arrimados en suspenso junto a la borda en dulce observación, para no perder detalle de todo lo que se les ofrecía a la vista. Siguiendo mi plan, volteamos al ciento Hawái, para entrar en regreso desde el sur de la isla con rumbo noroeste.

Tras un par de días de entera ensoñación, esas imágenes que intentas guardar en la sesera bien grapadas para siempre, con las últimas luces del día 8, observamos la entrada a la bahía de Honolulu, nuestro final destino. Como no se ofrecían problemas a la navegación, decidí quedar toda la noche en dulce paireo frente a ella, a unas dos millas de distancia, mecidos por un viento fresquito en rebufo del sur y mar casi llana. Era hora de descansar a fondo. Debía encontrarme preparado en la siguiente jornada, anterior a la fecha programada para la reunión. De esa forma, tras una cena golosa preparada por Ricardo, con carnes rojas y caldos generosos, tomé el lecho como bebé recién amamantado y con sueños de gloria por el cerebro. Entre imágenes de Mencía y de mi hijo, entré en sueños con bendita placidez.

20. HONOLULU

Pasaban algunos minutos de las once horas, en una mañana soleada, con escaso viento y agradable temperatura, cuando fondeábamos con las dos anclas en la bahía de Honolulu. Según había podido leer en uno de los libros acopiados en la biblioteca de a bordo, Honolulu significaba en el idioma nativo original, *bahía resguardada*, aunque en otros la citaba como *lugar de resguardo*. Una gran verdad en ambos casos. Me impresionó muy favorablemente su amplitud y, como se aseguraba en el antiguo idioma hawaiano, muy bien amparada contra los vientos dominantes de la zona. Además, habíamos clavado nuestros ferros cerca de una playa dorada, en dieciocho brazas de profundidad, una situación bastante segura que tranquilizaba el alma.

El segundo detalle que llamó mi atención fue la extensa zona edificada en la parte central de la bahía, en su mayor parte construcciones de clara procedencia europea. Como más tarde supimos, en aquel año de 1867 se estimaba en diez mil almas la población, una cantidad muy poco habitual en cualquier ciudad de los archipiélagos del Pacífico. Mientras en las bahías de Hanauma y Kaneohe se percibía el estado original de la isla, un torrente inagotable de belleza, con aguas cristalinas de un atractivo azul, bosque con vegetación frondosa al ciento y unas vistas de extraordinaria hermosura, para encontrar esa parte en la propia de la capital, se hacía necesario elevar la vista hacia los alrededores, que recuperaban la fisonomía original. Entre las diferentes localidades de la isla de Ohau destacaban también, además de Honolulu, capital del archipiélago, Pearl y Waikiki, allí donde el rey Kamehameha III había traslado la corte hawaiana desde la Gran Isla, en los primeros años del presente siglo.

Desde nuestra situación era fácil descubrir la presencia de los dos volcanes que formaban la isla, Waianae y Koolau, con un amplio valle extendido entre ellos. La longitud máxima en el perfil isleño alcanzaba los 64 kilómetros, siendo su anchura de 42. Aunque el sistema monárquico siguiera vigente, apreciándose el palacio Iolani de reciente construcción e irregular arquitectura, era fácil comprobar en el día a día, que británicos y estadounidenses se repartían una especie de protectorado, aunque siguieran rindiendo una teórica pleitesía a la corona. También la catedral de San Andrés, con pocos años de vida, ofrecía un corte europeo al conjunto. No obstante, aquella misión de doble protectorado podía acabar mal en cualquier momento, aunque no se demostrara nada en tal sentido por aquellos días.

A diferencia de lo ocurrido en otros puertos, en esta ocasión no recibimos la inmediata visita del piloto práctico, aunque hubiéramos izado la reconocible señal por banderas en petición. Bien es cierto, que, con la información del derrotero y visión general de la bahía, no suponía ningún peligro entrar por derecho y sin auxilio. De todas formas, una vez fondeados en firme y sin que apareciera algún bote con proa franca en nuestra dirección, ordené al segundo que bajara a tierra en compañía del contador, para buscar la capitanía de puerto o institución similar a cargo de los despachos y necesidades de avituallamiento. Debíamos tener presente, que, hasta alcanzar la siguiente escala en Manila, sería necesario manejar casi unas cinco mil millas, a veces con navegación un tanto complicada. No necesitábamos muchos víveres, aunque entendía como beneficioso desechar algunos y reemplazarlos por otros de mayor frescura. En cuanto al carbón, habíamos empleado desde San Francisco casi todas las piedras ensacadas, con lo que nos resultaría más fácil rellenar, atracados o por medio de simple barqueo. Porque, aunque se observaban tres muelles firmes de excelente fabricación, en ninguno se apreciaba el clásico depósito de piedras negras.

Con la curiosidad habitual, al igual que en las anteriores escalas, repasé la bahía con mi anteojo personal, un precioso obsequio de Su Majestad la Reina Isabel a mi padre. Y pronto comprobé que, en esta ocasión, se nos habían adelantado algunos compañeros de la división internacional. En primer lugar, avisté la presencia de la

fragata norteamericana, *Virginia*, atracada en el muelle central de la ciudad. Parecía querer demostrar que allí se encontraba en casa propia. A medio camino con nuestra posición, se encontraba el mercante artillado portugués, *Andorinha*, mientras que, en el extremo sudoriental de la bahía, había marcado el fondo con sus ferros la fragata Prusiana *Deutschland*, que oreaba coys con extrema tranquilidad. Y para guinda inesperada, una hora después de nuestro fondeo, entraba en la bahía la fragata francesa, *La Gloire*, que largaba sus anclas casi a besar tierra. De esta forma, solamente faltaban las unidades británica y holandesa, que lo hicieron casi al unísono pasada la meridiana, quedando ambas también en situación de fondeo. Aunque habíamos sufrido un fuerte temporal a la salida de San Francisco y con varios días de maldita permanencia, no parecía que algún buque de la división hubiese sufrido daños de suficiente importancia, como para descubrirse los efectos en la distancia.

Una vez ordenado el debido arranchamiento de puerto a bordo, recibí la novedad del segundo comandante a su regreso de tierra, tras lo que entendí como una rápida gestión. El avituallamiento se encontraba perfectamente contratado en la oficina de despachos, aunque tanto víveres, como carbón y aguada se recibirían en nuestra situación de fondeo, por medio de gabarras y aljibes. Fue el momento de que me entraran las dudas habituales, sobre el permiso de francos que debía conceder a los miembros de la dotación. Era consciente de la importancia de nuestra operación, así como la necesidad de mantener la máxima discreción en todos los niveles. Sin embargo, dolía mucho pensar que mis hombres no pudieran bajar a tierra y gozar de las bellezas que se nos ofrecían, posiblemente por primera y única ocasión en sus vidas. Tras conferenciar con el segundo a fondo, decidimos librar francos a tierra en un elevado porcentaje. De todas formas, se les informó de la imperiosa necesidad de un correcto comportamiento, y la importancia que le concedíamos a tal dedicación. Además, debían recordar que, en esta ocasión, no se encontrarían protegidos por el paraguas de pertenecer a la dotación de un buque de la Real Armada de España, y controlados por la policía militar del buque, al ser solamente marineros de un buque mercante español, el vapor *Doña Mencía*. Bien sabe Dios que, aunque confiaba en la conducta

de todos los miembros del equipaje y guarnición, pensaba una y otra vez en que los aguardientes y las mujeres podían torcer la voluntad de cualquier bendito, mostrado por alto en los altares. Crucé los dedos con fuerza y elevé un sencillo rezo a la Santa Patrona, para que no se produjera algún incidente importante.

La vida transcurría con entera normalidad. Tras un almuerzo de luces y una bendita siesta, retomaba la ingestión de café, cuando me avisaron de que en un bote se nos entregaba correspondencia. Tal y como supuse, recibí un sobre lacrado sin remitente. Una vez descalcado y abierto el pliego, comprobé que se trataba de Peter Wilson, comandante del *Virginia*. Y si ya había manejado la general información, sobre la especial querencia de los Estados Unidos de Norteamérica por el archipiélago de las Hawái, me lo confirmó el estilo de la misiva. Entre líneas, parecía desprenderse lo que ya había imaginado. Porque con escaso rebozo, el comandante americano hablaba de la ciudad como feudo propio, sin tapujos ni palabras de doble sentido. Dudaba de cómo tomarían tales deseos los británicos, aunque fuera muy posible que llegaran, o ya hubiesen llegado, a una entente cordial *entre primos* sobre el asunto. Leí despacio y con atención:

Mi muy estimado comandante Leñanza:

En primer lugar, reciba mi más grata bienvenida al archipiélago de Hawái y a su capital, Honolulu. He comprobado el perfecto arribo de todos los buques componentes de la división internacional, lo que mucho me ha alegrado. Sufría al pensar, que el temporal corrido desde la bahía de San Francisco hubiese dañado alguna de nuestras unidades. Me alegro mucho de que todo siga corriendo en mercedes.

Tal y como les prometí en Fortaleza, he preparado la reunión que deberemos llevar a cabo en esta isla. Aunque todos sabemos que será en Manila, cuando se tomen las decisiones más importantes para nuestra futura operación, creo que supondrá una edificante experiencia mantener un contacto más, que nos vayamos conociendo más a fondo. Al igual de lo sucedido en Fortaleza, me he decidido por emplear las tierras de un buen amigo, almirante retirado de

la Marina de los Estados Unidos, Roger J. Lohmann, que se ha ofrecido de forma más que generosa, para facilitar nuestra labor.

He intentado proporcionarles los detalles al máximo, para que accedan con comodidad a la hacienda del almirante Lohmann. Como estará previsto un almuerzo en su mansión a 1300 horas del día 11 del presente mes, a 1200 horas se encontrará en la escala del muelle central un carruaje de tamaño hábil para los seis comandantes. Tras una generosa copa de arribo y el citado almuerzo, pasaremos a un salón, donde podremos entretener las almas con nuestra segunda tertulia.

Espero que disfruten de esta maravillosa ciudad y sus alrededores, dignos de especial dedicación. No obstante, si se les presenta algún inconveniente de cualquier tipo, pueden dirigirse a mí a bordo de la fragata «Virginia», que ya habrán avistado, atracada al muelle principal.

En espera de recibirles como merecen, reciban mis mejores deseos para su estancia en estas islas.

Commander Peter Wilson

Cuadraban perfectamente las palabras escritas, al talante que ya había detectado en el comandante norteamericano. Parecía que todo continuaba en el orden más deseado, sin que apareciera una mínima fricción en nuestras relaciones. De esa forma, comprendí que disponía al menos de un día completo, para visitar la capital hawaiana, lo que mucho me apetecía.

El resto de aquel día no bajé a tierra. Me mantuve a bordo en compañía del segundo, para comprobar el regreso de nuestros hombres y que no apareciera incidencia alguna, que trastocara nuestros planes de pasar desapercibidos. Y con el favor de la Santa Patrona, siempre necesario, así se produjo. Regresaron a bordo sin complicaciones, aunque bastantes de ellos pisaran nuestra cubierta con el cuerpo en un bamboleo digno del peor temporal. Repetían que el aguardiente de caña hawaiano y el *whisky* norteamericano entraban por boquera con intenso placer, unas bebidas de las que dieron buena cuenta. También destacaron por alto la belleza de las mujeres nativas, aunque no hubieran dispuesto de tiempo suficiente

para profundizar en su conocimiento. Y para mi sorpresa, el que peores condiciones exhibía, hasta caer rendido en las tablas, fue el contramaestre primero. Don Estanislao, persona seria y concienzuda como pocos, parecía moverse con especial e inestable dignidad, hasta que debió ser recogido del piso en estado de casi inconsciencia. Cosas de la mar, tan habituales en los puertos, que en esta ocasión me hicieron especial gracia. Pero poco o nada me importaba su afecto a los caldos en puerto, siempre que marcara derechas propias en su trabajo a bordo, condición que había demostrado por largo.

Dormí aquella noche con especial dulzura. La estrella suertuda parecía mantenerse grapada a nuestra popa sin resquicios, lo que mucho debíamos agradecer a los altares. Al día siguiente, podría pisar por primera vez las islas hawaianas, una nueva muesca en mi cintón marinero particular.

En la siguiente mañana, autoricé al segundo comandante para que me acompañara, sin necesidad de quedar a bordo, conducta habitual cuando el comandante bajaba a tierra. El alférez de navío Ponce de León quedaba a cargo del mayor compromiso, con escaso fervor, aunque le enorgulleciera la responsabilidad delegada. Menos mal que, al día siguiente, el joven oficial podría efectuar la deseada visita a la capital hawaiana, mientras su compañero Huertas entraba en faena de veinticuatro horas.

Paseamos por el centro de la ciudad, donde más parecíamos encontrarnos en una urbe europea de regular tamaño, con algunos nombres propios de la isla en las fachadas. Sin embargo, al cruzar lo que allí llamaban *la Raya*, pudimos comprobar la verdadera ciudad nativa, o lo que de ella quedaba. Pero, por favor, no entiendan que, en la zona llamada europea, no aparecieran dueños nativos. Porque sí que los había, y se mostraban con evidente orgullo, vestidos a la europea y algunos con importantes fortunas personales. A partir de *la Raya*, la mayor parte de los edificios se mostraban cubiertos de grandes hojas verdes entrelazadas, pertenecientes a unos árboles que llamaban *angrito*, o así lo entendí. Se trataba de un primitivo sistema, sin duda, pero con una arquitectura exterior muy agradable y novedosa a la vista.

Una vez cercanos a la meridiana y con el estómago protestando

a la larga, preguntamos a diversos nativos, hasta que encontramos a uno capaz de comprender el idioma inglés, una proporción que me pareció muy baja. Pero por fin, conseguimos saber que había algunos locales en los que se servían comidas y bebidas, con la suficiente garantía higiénica. Y sin dudarlo, atacamos uno de ellos con buen aspecto exterior, pero sin nombre ni especiales indicaciones. Una vez en su interior, construido con maderas fuertes en toda su extensión, un hawaiano de avanzada edad nos indicó la mesa donde podíamos sentarnos, por medio de gestos con sus manos. Y sin mayor espera, dos preciosas jovencitas, que debían ser nietas del propietario, así lo pensamos, nos trajeron, sin llegar a encargarlos, diferentes platos de comida y una bebida que bien parecía aguardiente de caña, rebajado en fuerza con agua o zumo. En cuanto a las comidas que nos ofrecían, disfrutamos de pescados a la brasa, cerdo en lonchas muy especiadas, así como algunas verduras de difícil reconocimiento. Sin embargo, puedo asegurar que todo ofrecía un excelente sabor. Y bien que atacamos aquel brebaje de color parduzco, que cosquilleaba nuestras gargantas con especial placer y aligeraba los pajarillos a conciencia.

De todas formas, en aquel local casi vacío, lo que más llamó nuestra atención fue la visión de aquellas dos jóvenes, que nos servían con especial sonrisa y reverencias dignas de palacio. Ambas portaban una falda fabricada con finas tiras de paja que, bien saben los dioses de la mar, se movían demasiado, dejando huecos que atribulaban nuestros ojos en permanente desquite. Y para colmar el vaso de la belleza, las dos jóvenes no llevaban de cintura para arriba más que un collar de pequeñas flores blancas, que dejaban al descubierto unos pechos de regular tamaño y color canela, pero bellos y firmes como la Torre del Oro sevillana.

Para aumentar nuestro desasosiego, cuando depositaban alguno de sus platos sobre la mesa, sus pechos quedaban a la altura de nuestros ojos y manos, elevando la tentación del roce a límites insospechados. Es bien cierto, que encontrarse aislado de toda mujer durante un elevado periodo de tiempo, acaba por producir en el hombre esas tensiones, cual corridas de fuego por nuestro cuerpo. Al final del ágape nativo, no nos ofrecieron más que diversas frutas, desconocidas en su mayoría para nosotros, que, no obstante, atacamos con alegría al comprobar su delicioso sabor.

Entendía que habíamos rematado un magnífico almuerzo y me disponía a pagar cuando, de forma inesperada, una de las jovencitas tomó al segundo de la mano. Por medio de señas inequívocas, le indicaba la puerta que conectaba con el interior, mientras mostraba un gesto de interrogación en su rostro. No hacían falta palabras, para explicar sus intenciones. A pesar de ello, mi acompañante dudaba, posiblemente por encontrarse en mi compañía. Sin embargo, era fácil distinguir su ferviente deseo por aquella moza, razón por la que me vi obligado a intervenir.

—Segundo, vaya con ella si lo desea. No se preocupe por mí, que esperaré en esta mesa.

—Señor, no estimo oportuno…

—¡Vaya de una putañera vez y desahogue sus deseos, por las jodidas toninas del Mediterráneo!

—Como mande, señor.

Quedé a solas, mientras mi subalterno se encaminaba hacia la puerta cercana a la barra de madera, con una sonrisa de felicidad en el rostro. Y bien que los higadillos se revolvían en mi vientre, al pensar en lo que la pareja podría hacer en pocos segundos. No comprendía bien el sistema hawaiano, ni lo que haría el vejete sin sus doncellas responsables del servicio. Porque, ¿quién atendería las mesas? Pero, en verdad que cavilaba para mis adentros con escasa emoción, sin comprender por qué el segundo había sido seleccionado. Menos mal que, mientras mis pensamientos se entristecían, la segunda joven, de extraordinaria belleza, se dirigía a mí para emplear el mismo sistema. Me tendió la mano con una franca sonrisa en su boca de carnosos labios, mientras movía el cuerpo produciendo un movimiento de sus pechos capaz de levantar los tintes a un muerto. Sin embargo, con una fingida seriedad, agradecí su ofrecimiento, pero me negué. Supongo que debí hacerlo por falsa apariencia, porque mucho deseaba los favores de la joven. De inmediato, la hawaiana mostró su tristeza a las claras, como si no comprendiese mi rechazo. Entendí su creencia de que no la encontraba suficientemente atractiva, nada más lejos de la realidad. Por una parte, me dolió su imagen un tanto desolada, pero, al mismo tiempo y con mayor fuerza, observar su cuerpo tan cerca de mí y pensar en las posibilidades que se abrían tras la puerta. De esta forma, acabé por decidirme. Debió ser el duende negro, sin duda,

quien me hizo caer en el pecado, muy gozoso, pero pecado, al fin y al cabo. Sin dudarlo un solo segundo, la tomé con firmeza de la mano, para indicarle mi aceptación. Y sin un gesto más, corrí tras ella como un becerro.

Una vez en el interior, agradecí en mis pensamientos que aparecieran dos estancias con puerta separada. Porque poco me apetecía compartir la escena con el segundo. Una vez en lo que parecía un dormitorio y con la vista adecuada a la escasa iluminación de una simple bujía, comprobé la existencia de una cama adosada a la pared, así como una especie de armario y una jofaina con agua. La joven, sin dudarlo, se deshizo de su collar y de su falda, para quedar ante mí como una diosa al natural, recién bajada de las estrellas. Y por todos los diablos del infierno, que estaba dispuesto a seguirla hasta el más allá, una vez entrado en imparable agitación y deseo. Porque si su rostro rayaba la perfección con un especial atractivo, el cuerpo no desentonaba una mínima onza, más bien al contrario. Intenté conocer su nombre de forma repetida, empresa nada sencilla. Tras repetirle que mi nombre era Santiago, al apuntar con el dedo índice hacia mi pecho, conseguí que ella realizara el mismo movimiento y pronunciara una palabra, que siempre recordaré: Leilani. Se lo hice repetir, para acabar de comprenderlo sin dudas.

Al tiempo que me sonreía, Leilani me tomó de la mano para acercarme al camastro, momento en el que comenzó a desnudarme con decisión, como si se tratara de una acción sin mayor importancia. Y en cuestión de segundos, también yo quedaba como niño recién parido, pero sin vergüenza alguna, poseído por un deseo que aumentaba por momentos. Decidí tomar la iniciativa y la abracé para besar su boca carnosa como náufrago sediento. Ella respondió con la misma impaciencia, como si hubiera esperado mi presencia durante meses. Tras unos minutos de besos y caricias, donde comprobé su piel muy suave, como seda cuajada, nos acostamos. Y por todos los Leñanzas inhumados en el camposanto, que gocé como primerizo en escena, hasta alcanzar las estrellas de forma repetida. Al mismo tiempo, Leilani gemía sin detenimiento, como si no hubiera mantenido relaciones de carne en mucho tiempo.

Al temporal siempre le sigue la mar en calma chicha. Una vez

liberado de la tensión, entendí que debíamos levantar el vuelo. Leilani pareció comprenderlo, y comenzó a vestirme con la misma pulcritud que mostraba en todas sus acciones. Y por las melenas de Neptuno, que costaba apartar la vista de aquella especial belleza, un verdadero prodigio de la creación.

Cuando regresé a la mesa, comprobé la presencia de dos parroquianos, con quienes el vejete conversaba de forma animada. La pareja de hawaianos comía arroz de un cuenco de madera. Supuse que el abuelo los había servido. Por su parte, Leilani me entregó un nuevo vaso del aguardiente rebajado, así como algunas frutas, que tomé con fervor. Y poco después, aparecía el segundo con sonrisa de cuadro, hasta sentarse en la mesa y recibir los mismos obsequios. Creí llegado el momento de pagar y así se lo hice entender al vejete. Y como no parecía tarea fácil que comprendiera la cifra, acabé por mostrarle el contenido de mi bolsa, para que tomara lo que estimara oportuno. Sin embargo, entendí como un error la escasa cantidad exigida, por lo que intenté ofrecerle algunas monedas más. No hubo manera de que aceptara, por lo que, tras despedirnos en cortesía de las dos hermanas, abandonamos el local.

Una vez en la calle, el segundo, que se mostraba satisfecho de morro a rabo, exclamó.

—Una gran isla, señor. Todo aquí se abre en maravillas. La comida, la bebida y…, y de forma especial sus mujeres. No sabe lo que se ha perdido…

—No me he perdido nada, segundo, absolutamente nada —contesté con una sonrisa.

—Lo he supuesto, señor, al escuchar que el dormitorio anexo se ocupaba. Pero no quería ser indiscreto. No se preocupe, que nada saldrá de mi boca.

—Nada puede salir de su boca, segundo, porque nada ha sucedido, salvo disfrutar de un magnífico almuerzo.

—Así es, señor, sin duda.

De esta forma, con el buche relleno y los sentidos tranquilizados a son de mar, alargamos el paseo hasta alcanzar la escala principal. Una vez a bordo, sufrí una sensación de severo arrepentimiento, como un latigazo con vergajos finos, al pensar en mi querida Mencía. Sin embargo, era absurdo intentar engañar mis propios sentidos. Aquella noche volví a pensar en mi querida esposa,

aunque no pudiera evitar que, en rápidas escenas, apareciera Leilani, desnuda, por el cerebro. Y por todos los demonios enjaulados, que se trataba de un cuerpo perfecto.

En la mañana siguiente, algunos minutos antes de la hora marcada por el capitán de fragata Wilson en su nota, ascendía por la escala de acceso al muelle central. Y en pocos segundos, distinguí un carruaje largo de postas, amparado a escasos metros de distancia. Estimé, sin dudarlo, que debía ser el aparejado por Peter Wilson para nuestro servicio. Además del cochero, erguido en su puesto como perchero noble, un joven de bridas me abría la puerta con exquisita delicadeza, al tiempo que saludaba con severa reverencia. Subía para ocupar un asiento delantero, cuando descubrí la presencia de los comandantes Matos y Axworthy, portugués y británico, en su interior. Ambos acudieron a saludarme con un abrazo, como viejos amigos separados durante muchos meses. Mientras charlábamos de forma ligera, fuimos interrumpidos por la llegada de los comandantes Kolsteren, Von Dambrosky y Lafarle, holandés, prusiano y francés, que se unían al grupo con sonrisas aparejadas. Nuevos y efusivos abrazos, así como demostraciones de sincera alegría.

Una vez los seis comandantes firmes en nuestros asientos, el cochero solicitó permiso para comenzar la andadura hasta la localidad de la cita. Le fue concedido con rapidez, con lo que los dos animales partieron a un buen ritmo, ciudad adentro. Continuábamos la charla intrascendente entre nosotros, incluidas algunas bromas sobre el temporal sufrido desde la misma bahía de San Francisco, mientras salíamos del centro de Honolulu por su parte de poniente. Y necesitamos más de media hora de marcha por un camino serpenteante, con los lindes enramados en una frondosa vegetación, que no cesábamos de admirar. Por fin, conforme el carruaje disminuía la velocidad, comprobamos, por nuestra derecha, la entrada a lo que debía ser el predio del almirante. Limitado con unos postes de fábrica, en su parte superior aparecía un arco en dintel donde podía leerse en grandes letras, *Ranch Prosperity*. Me hizo mucha gracia aquel nombre. Porque, en verdad, poco se amoldaba el clásico apelativo español de *rancho*, con un dominio en aquellas tierras de exuberante y espeso follaje. Entendí

que debía ser un recuerdo de su experiencia en tierra paterna.

Una vez marcando ruedas por un camino estrecho y con roderas un tanto peligrosas, debimos recorrer poco más de una milla, que se nos hizo larga y fatigosa. Por fin, ante nosotros se abría la visión de un enorme caserón, muy adecuado en formas a la arquitectura de las islas, construido en ladrillo rojo y con tejas blancas, pero con perfiles coloniales hawaianos, posiblemente propiedad anterior de algún hacendado nativo. Pronto comprobamos, ante la puerta, la presencia del comandante Wilson y un señor, ataviado con levita de orden. Cuando el carruaje se detuvo, comenzamos a descender, momento en el que nuestro compañero estadounidense nos presentaba al anfitrión.

—Queridos compañeros, tengo el placer de presentarles al almirante Roger J. Lohmann, de la Marina de los Estados Unidos de América, retirado de la mar y dedicado al cultivo de la caña de azúcar. Debemos agradecerle su colaboración con la empresa, al recibirnos en su rancho de forma más que generosa.

Uno a uno fuimos saludando a una persona de mediana edad y, en mi opinión, demasiado joven para ser un almirante retirado. Alto y fuerte de complexión, exhibía una melena rubia en caída limpia, mientras, con su rostro un tanto aniñado y lo que bien parecía una sincera sonrisa, nos dirigía las primeras palabras.

—Estimados comandantes de la división internacional sean bienvenidos al *Ranch Prosperity*, que pueden tomar como casa propia. Es muy posible que les extrañe, haber nombrado como *Ranch* a un predio en estas islas. No esperen encontrar vacas, toros y vaqueros con sus lazos en la mano —ahora sonreía, divertido—, sino vegetación natural y una plantación de caña de azúcar, de la que me siento muy orgulloso. Decidí el nombre, en recuerdo de una propiedad de mi familia, al tiempo que, solamente con nombrarlo, me recuerde a la muy querida California. Pero, por favor, síganme hacia el interior.

Mientras iniciaba la marcha, menos se compaginaba el empleo de almirante en situación de retiro, con persona de apenas cuarenta años, muy ágil de movimientos y voz de soplete. Pero tampoco cuadraba su personal compostura, escasamente pareja a la de un militar retirado. Llegué a pensar, fruto de mis habituales suposiciones, que podía tratarse de algún agente norteamericano,

anclado en la isla para proporcionar a sus autoridades todo movimiento que observara de grupos nativos, británicos y franceses. Pero, siguiendo sus pasos, atravesamos un vestíbulo de enormes proporciones, donde destacaban tallas religiosas antiguas de dioses hawaianos, así lo creí entender, agrupados con espejos y muebles de color muy oscuro. El suelo, de madera con dibujo en grandes cuadrados, asemejaba los de regias mansiones europeas y crujía con especial sonoridad, conforme lo pisábamos.

Por fin, llegamos a un salón, también de proporciones colosales, donde unos cuatro camareros nativos, primorosamente ataviados con largas blusas blancas, portaban bandejas con diferentes bebidas. Y bien saben los cielos, que, tras el largo y pesado trayecto, nos lanzamos a ellos como chancho al barro. Por mi parte, al observar unos vasos con un líquido de color parduzco, muy parecido al tomado en el día anterior de mano de Leilani, me decanté por ellos. Y no marré la perdigonada una mota, porque aquel brebaje mágico presentaba un sabor muy agradable y parecido, aunque un poco más fuerte, posiblemente con el aguardiente rebajado en menor cantidad. Wilson, al observar mi elección, se dirigía a mí con especial sonrisa.

—Ya veo, querido comandante Leñanza, que os habéis decidido por el *haitami*, posiblemente la bebida más típica de la isla. ¿La habíais probado anteriormente?

—Solamente en el día de ayer, cuando paseaba por la ciudad. Muy rico de sabor.

—Se trata de aguardiente de caña con zumo de limón en mayor o menor cantidad. Pero le adelanto, que puede ser un arma peligrosa para los sentidos. Entra muy suave por las gargantas, pero presenta efectos poderosos.

Al escuchar estas palabras, todos nuestros compañeros se decidieron por la misma bebida, que se encontraba fresca y muy apetecible. La conversación se generalizó, sin entrar en ningún tema relacionado por derecho con la misión a cumplir. Y debíamos llevar unos veinte minutos de amena charla con las bebidas en la mano, cuando el almirante volvió a tomar la palabra.

—Queridos comandantes, creo que es el momento de pasar al comedor. Ya me expuso mi buen amigo Peter, que no cargara la mano en el almuerzo y sus bebidas anejas, para que puedan

deliberar sobre sus importantes asuntos sin carga excesiva —de nuevo mostraba su sonrisa aniñada—. No teman, que la comida será ligera, así como los vinos franceses que los acompañarán. Pasemos sin más dilación.

Poco después, tomábamos asiento en las sillas de un comedor colosal. Porque todo allí se presentaba enorme, como si, con los gigantescos tamaños que se empleaban, desearan resaltar un poderío abrumador. El almirante presidía la mesa, mientras a uno y otro lado nos sentábamos los invitados, allí donde aparecía nuestro nombre en tarjeta doblada. Entendí que las posiciones se ajustaban, posiblemente, a un orden de antigüedad en el empleo, un dato que desconocía. Por mi parte, quedé situado entre Lafarle y von Dambrosky. Y si el francés era parco en palabras y expresiones, lo superaba en mil el comandante prusiano, que bebía, comía y charlaba a velocidad de chorro y sin descanso, lo que hacía imposible mantener su ritmo.

Como primer servicio, se nos presentó, convenientemente emplatado, un salteado de arroz largo, aderezado con caldo de pollo, jengibre, cebolletas y otras especias. A continuación, y en menor cantidad, un pescado cuyo sabor no llegué a distinguir, envuelto en hojas verdes de diferentes tamaños, cocinado al vapor. Por último, nos fue servido lo que parecía componer el plato principal, tiras de cerdo a la brasa con repollo marinado. Como acompañamiento, un espléndido vino francés, que cuadraba a la perfección con los alimentos servidos. Y puedo jurar ante los fuegos, que todo me sabía a delicia celestial. Excelentes alimentos, cocinados por mano sabia.

Entrábamos al cerdo sin misericordia por su excelente sabor, cuando escuchamos las palabras del almirante, que exhibía un rostro de entera satisfacción.

—Queridos amigos, he intentado preparar para ustedes un verdadero almuerzo hawaiano, aunque en realidad se trate de una fusión de diferentes cocinas llegadas a estas islas, acomodadas a los gustos y elementos nativos. Al plato de pescado al vapor se le denomina como Laulau, mientras que al elemento principal lo llaman los hawaianos como cerdo Kalua. Espero que les hayan gustado. Aunque lo estimen como demasiado generoso, les aseguro que se trata de alimentos ligeros y de fácil digestión. También

espero que hayan sido de su agrado los vinos escogidos, gracias a mi amistad con un marchante francés. Ahora solamente nos resta por probar un postre al que denominan Kelna, cocinado a base de frutas dulces en minúsculos trozos, maceradas con aguardiente de caña y abundante azúcar. Como es de esperar, en la sobremesa deberán aceptarme unos traguitos de un excelente *whisky* de mi tierra, elaborado a base de centeno, que solemos denominar como Rye Whisky. Y esto es todo, espero que disfruten del resto del almuerzo.

Todos nos rendimos en aplausos de sincero agradecimiento. Y así alcanzamos lo que el almirante denominaba como traguitos de *whisky*, escanciados en exceso. Menos mal que poco me agradó la bebida norteamericana, sin tono de simple misericordia. Por esta razón, llegué a los momentos finales en perfecto estado de lucidez.

Esperaba que, de un momento a otro, se nos ofreciera pasar a otra estancia más recogida, cuando, en efecto, el almirante alzó su cuerpo para señalarnos con su brazo la dirección en que debíamos acompañarlo. De esta forma, accedimos a lo que más bien parecía un saloncito privado, con las sillas necesarias y una especie de atril en dominio, elevado de la sala. Allí se despidió nuestro anfitrión, momento en el que nuestro compañero estadounidense tomaba la palabra.

—Querido almirante, en nombre de todos mis compañeros y el mío propio, le agradecemos que haya puesto a nuestra disposición este magnífico rancho hawaiano —Peter sonreía—. Pero de forma especial, el fantástico almuerzo que se nos ha servido, y que siempre mantendremos en nuestros pensamientos con especial añoranza. Estoy seguro de que algunos de nuestros compañeros no conocían las islas Hawái, por lo que sus guisos típicos les ofrecerán un mágico recuerdo de Honolulu.

El almirante agradeció las palabras de su compatriota, para abandonar la estancia con rapidez. De esa forma, Peter Wilson se situó ante el atril, para dirigirnos la palabra sin pérdida de tiempo.

—Queridos amigos, aunque todos somos conscientes de que la próxima reunión en la española capital del archipiélago filipino, Manila, será el momento en el que deberemos abordar las conversaciones de verdadera importancia, cuando será necesario decidir el teatro de operaciones y tácticas a seguir, incluso con más

de una sesión de trabajo, estimo que es bueno para nuestra compenetración y conocimiento mutuo, esta escala que hemos efectuado en la bella ciudad de Honolulu. Creo que sería muy positivo para la empresa, que cada uno llevara preparado para la próxima reunión, con mayor o menor detalle, su plan de acción y los pormenores que estimen oportunos, lo que podremos discutir con cierta profundidad. No obstante, pueden tomar la palabra para exponer aquello que estimen necesario, así como narrarnos si han sufrido algún problema de importancia en la navegación hasta esta bahía, especialmente con el duro temporal corrido. También espero, que hayan contratado el necesario avituallamiento con las autoridades del puerto, sin dificultades. En caso contrario, podría ayudarles en lo posible. Y eso es todo por mi parte —Wilson golpeó su frente con fuerza, como si hubiera olvidado un dato importante —. Perdonen, señores, pero debo establecer fechas para las oportunas citas, como ha sido tarea habitual en estas reuniones. Si no surgen problemas, podemos establecer el próximo día 15, lunes, adecuado para abandonar estas islas. Nunca vienen mal unos días de descanso. Como hemos de navegar cerca de las cinco mil millas, con algunas derivaciones, estimo que podemos establecer como fecha posterior de arribo en Manila para el próximo día 15 del próximo mes de octubre, si no hay opiniones en contra. Y será en dicho puerto, donde deberemos avituallarnos al máximo. Por último, creo que nuestro amigo, el comandante Leñanza, debería comenzar, al ser la próxima escala en puerto español.

Me pareció muy oportuna la sugerencia de Peter Wilson, por lo que, sin dudarlo, abandoné el asiento para dirigirme hacia el atril que quedaba vacante. Como esperaba algo parecido, me había preparado lo suficiente. Comencé sin nervios y dispuesto a dar avante.

—Queridos amigos y compañeros de la división naval internacional. En primer lugar, puedo declarar que, aunque sufrimos el fuerte temporal a la salida de San Francisco, como todos, no se produjo mal de gravedad a nuestro bordo en absoluto. Llegué con tiempo suficiente para costanear el archipiélago hawaiano, de extraordinaria belleza, que desconocía por completo. También hemos contratado el avituallamiento, sin que se presentara problema alguno. Como ha dicho el comandante Wilson, en la

ciudad de Manila, que bien conozco, deberemos afrontar la más importante reunión, allí donde será necesario decidir las acciones principales para las que esta división ha sido formada. De forma especial, la zona geográfica del mar septentrional de la China donde tender los cebos necesarios, y atacar posteriormente a esos mal nacidos chinos con la máxima dureza. También deberemos establecer los puertos de arribada en auxilio, descanso o por necesidad de carboneo. Intentaré alcanzar Manila con suficiente antelación, para indagar sobre los últimos movimientos de la piratería que nos ocupa. Y ahora sí que estimo necesario ser muy prudentes, en cuanto a la situación de fondeo en bahía, para no ser descubiertos como buques de guerra. Asimismo, prepararé un lugar adecuado para la ocasión, así como un almuerzo filipino en condiciones. Y no será fácil quedar a la altura de las anteriores ocasiones —les ofrecí una sonrisa—. Siempre que tomamos derrota hacia Filipinas, los buques españoles solemos correr el paralelo de los 10º norte, para hacer escala en Guaján, capital de nuestro archipiélago de las Marianas. Sin embargo, en esta ocasión será distinto, al encontrarme más al norte. Pero, bueno, estoy seguro de que cada comandante tomará la derrota que estime más oportuna. No obstante, si les aparecen dudas en los *approaches* [24] a la bahía de Manila, pueden enviar a su oficial de derrota para que converse con el mío, ofrecimiento que les hago con toda sinceridad. Y por mi parte, estimo que no queda nada en la bolsa, señores. Si tienen alguna duda, eleven las preguntas que estimen oportunas.

Creía que nadie elevaría la palabra, hasta que observé a mi compañero portugués.

—Comandante Leñanza, nunca he navegado por el archipiélago filipino, aunque lo he estudiado con detenimiento en cartas náuticas y derroteros. ¿Me confirma que el acceso a la bahía de Manila no presenta complicaciones importantes?

—En efecto, comandante Matos. La bahía de Manila es de una extraordinaria amplitud, al punto de ser considerado uno de los mejores puertos naturales del mundo, que sirve como tal a la capital de Filipinas. Su boca de entrada presenta una anchura algo superior a las diez millas, mientras que se extiende en profundidad hasta más de veinticinco. A cada lado de la bahía aparecen elevaciones volcánicas, cubiertas de vegetación tropical. Poco más de veintiuna

millas al norte se encuentra la península de Bataan, mientras al sur aparece la de Cavite, sede del Arsenal de nuestra Armada. En la entrada de la bahía aparecen diversas islas, siendo la de mayor extensión la de Corregidor, a poco más de milla y media de Bataan que, junto a la isla de Caballo, separa la boca de la bahía en dos grandes canales, hábiles para la navegación sin peligros añadidos. De todas formas, si alguno de ustedes estima necesario, o apropiado, repasar el derrotero español del archipiélago, elaborado por nuestras autoridades hidrográficas con todo detalle, puede acudir a mi bordo para que su oficial de derrota copie lo que estime oportuno. ¿Contesto a su pregunta, comandante Matos?

—Perfectamente, comandante Leñanza. Muchas gracias. Es muy posible que aproveche su ofrecimiento.

—Pues allí le espero. Como punto final a mi intervención, concuerdo con que llevemos a la reunión de Manila los posibles planes de acción, con el detalle necesario. Así será más fácil alcanzar una solución, que sea del agrado de todos nosotros. ¿Alguna pregunta?

Como nadie más elevaba su brazo, decidí llegado el momento de abandonar el atril. Y sin pérdida de tiempo, tomaba el relevo el comandante Axworthy.

—Queridos compañeros, debo comenzar exponiéndoles que apenas sufrí problemas con el temporal corrido, aunque nos causara algunos de los desperfectos habituales, que ya han sido subsanados por el personal de a bordo. Muestro mi acuerdo con lo expuesto por el comandante Leñanza, y la importancia de la reunión que deberemos mantener en la plaza de Manila. Nos acercamos a los momentos decisivos, para los que fue compuesta esta división. También encuentro acertada la idea expuesta por el comandante Wilson, contrastada por el comandante Leñanza, de que llevemos preparadas algunas ideas más o menos detalladas para la operación. Creo que los cebos expuestos serán de vital importancia, así como intentar conocer en Manila las últimas noticias sobre ataques piratas en la zona, que el comandante español se ofrece generosamente a conseguir. He rellenado carbón y víveres sin problemas, por lo que, en estos momentos, me encuentro dispuesto para salir a la mar en la fecha señalada, que me parece apropiada, así como el límite de arribo en Manila.

Se retiró Axworthy con rapidez. Sin embargo, no aparecía otro voluntario, hasta que el comandante Lafarle se acercaba con lentitud al atril. Y fue parco en palabras, como de costumbre.

—Estimados compañeros, muestro mi acuerdo con todo lo que he escuchado hasta el momento, incluidas las fechas dictadas por el comandante Wilson. En la reunión de Manila presentaré, con el debido detalle, mis ideas para el momento decisivo.

Tras la rápida exposición del compañero gabacho, desfilaron por el atril el holandés, portugués y prusiano. Ta sólo este último consiguió sacar sonrisas, al rematar su parla con un especial deseo.

—Por último, queridos compañeros, alabo como se merecen esos tragos de lo que almirante ha denominado como Rye Whisky, del que intentaré adquirir algunas frascas, si es posible. Nada más. Buena mar y mejores vientos. Nos vemos en Manila.

Una vez que todos habían elevado sus palabras, regresó Wilson al atril para rematar la sesión.

—Bien, amigos, creo que hemos cubierto los requerimientos exigidos. Para los que deseen disfrutar del auténtico Hawái, les recomiendo que acudan a alguna de las casas de comidas que se pueden encontrar más allá de la *Raya*. Estoy seguro de que, además de tomar de nuevo alguna copa de *haitami*, puedan comer los auténticos alimentos de los nativos, así como experimentar algún otro detalle que les sorprenderá gratamente, si es de su gusto y lo desean —Wilson ofreció una sonrisa de picardía muy expresiva, mientras por mi parte pensaba de nuevo en el cuerpo de Leilani—. Y si no aparece alguna duda, creo que podemos dar por finalizada esta agradable reunión.

Todos abandonamos nuestros asientos, para pasar en grupos hacia la salida, en cuyo portón nos esperaba el almirante Lohmann, que deseaba ofrecernos una correcta despedida. Tras agradecerle una vez más de forma efusiva su generosidad, pasamos al carruaje que debía devolvernos a la escala principal del muelle central de Honolulu. Y un poco tedioso se nos hizo aquel trayecto, al punto de que, sin quererlo, quedé dormido como un becerro lactante en el cómodo sillón. Por fortuna y según me informó Matos al arribar a nuestro destino, solamente él y el prusiano quedaron con los ojos abiertos.

Una vez en el muelle y antes de embarcar en los botes

respectivos, nos dedicamos abrazos finales y deseos de que la navegación hasta Manila se corriera en bondades. Por mi parte y con el estómago un poco pesado, tomé encantado el bote de nuestro barco, que me depositó en el portalón pocos minutos después. El segundo me recibió en la plancha.

—Sin novedad a bordo, señor comandante.

—Muchas gracias, segundo.

—¿Todo bien en la reunión, señor?

—Le aseguro, que no podría haber corrido en mejor ambiente, desde el primer minuto. Pero acompáñeme a mi cámara, que le narraré los acontecimientos tal y como los he vivido.

Una vez en mi acogedor saloncito personal, narré al segundo con todo detalle lo acaecido desde nuestra partida del puerto, hasta la despedida con el almirante. Y como final, le recalqué nuestra obligación.

—Segundo, en la navegación hacia Manila, hemos de preparar un borrador de las acciones que deberemos acometer. Más o menos, como si se tratara de una orden de operaciones para buques en campaña. Quiero presentarlo en la reunión de Manila con todo detalle.

—Lo haremos, señor. Prepararé las cartas del mar septentrional de la China, así como otros datos que entienda necesarios.

—Muy bien. Se lo agradezco. No podemos fallar en esa importante encomienda. Y ahora, por gracia de los cielos, disponemos de dos días completos sin obligaciones. El sábado, daremos francos a la dotación, a ver si nos sonríe la suerte de nuevo, sin disturbios. Y quien lo desee —esbocé una sonrisa—, puede acudir más allá de la *Raya*, para degustar en algún establecimiento las bondades de la isla. Me refiero a los alimentos.

—Por supuesto, señor. Unos magníficos alimentos —también el segundo escondía la sonrisa—. Me parece perfecto. En ese caso, con su permiso me retiro.

—Concedido.

De esta forma, quedé tranquilo y de excelente humor. Porque nada podía correr en mejor ventura. Me parecía tanta la suerte embastada a favor, que temía caer del andamio en cualquier momento. Menos mal que Ricardo me agenció una buena cena y pude dormir como un niño, tras una copiosa mamada. Entre

estampas de mi querida Mencía con nuestro hijo a su lado, y otras pecaminosas de Leilani que aparecían de rondón y sin permiso, entre en sueños dulces.

21. Sal y pimienta

El sábado, a media mañana, decidí bajar a tierra y disfrutar de un paseo, en solitario y sin destino concreto. Aunque no lo crean, mucho me costó permanecer en la parte europea de la ciudad, sin entrar en la *Raya* y acabar, sin remisión, en brazos de Leilani. Porque la figura de la joven hawaiana se aparecía una y otra vez en el cerebro con machacona insistencia, para mostrarme los principales detalles de la experiencia vivida con ella días atrás. Puedo asegurar que, por primera vez en la vida, conseguí apartar aquel deseo que me consumía como aceite hirviendo sobre la piel. Pensamientos cruzados y el rostro de Mencía con nuestro hijo fue determinante, para apartarme de la pasión. De esta forma, tras almorzar de forma discreta en una taberna, que se autodenominaba como irlandesa, regresé a bordo a paso lento, aunque un tanto escaldado de sentidos y deseos.

Conocedor de mis debilidades, el domingo, jornada anterior a la definitiva salida a la mar, me mantuve a bordo. Y también supuso una difícil decisión, por los mismos condicionantes aludidos para la pasada experiencia. Al mismo tiempo, acabamos por resolver un problema acaecido en la noche anterior. Porque a la hora estipulada para el regreso de francos, un cabo de mar y un fogonero faltaban en el listado. Y no solamente debimos esperar unas pocas horas, porque hasta bien entrada la mañana del domingo, no aparecieron en manos de una pareja de hombres uniformados, mezcla de policía nativa con apoyo estadounidense. Por fortuna, la pareja díscola no había llegado a producir daños físicos o materiales en ningún establecimiento, solamente gozar de una borrachera de las que marcarían época en sus vidas. Personalmente, atendí a la pareja de orden, hasta invitarles a una ligera colación y que abandonaran el

buque entre sonrisas y mejores deseos, sin elevar notificación oficial alguna del incidente.

De nuevo con el espíritu calmado, al comprobar que tanto el segundo como el oficial de derrota, alférez de navío José María de Huertas, se encontraban a bordo, requerí su presencia en mi cámara. Deseaba comenzar a preparar el terreno, cuando abordábamos las atapas finales y más importantes de la comisión. En pocos minutos, ambos oficiales aparecieron, solicitando mi permiso. Una vez sentados ante la mesa empernada en cubierta, con la balconada corrida a mi espalda, entré en detalles.

—En primer lugar, señores, si pensaban bajar a tierra para disfrutar de las bellezas hawaianas, y me refiero solamente a la parte natural de la isla, háganlo —sonreía, indulgente—. No quiero que pierdan el último día en esta preciosa isla, si habían embastado planes concretos. Por mi parte, pasaré la jornada en esta cámara, estudiando algunos detalles. Como hoy no hemos concedido salida de francos, todo debe moverse en plena tranquilidad cubiertas abajo.

—No se preocupe, señor —contestó el segundo con rapidez—. Pensaba permanecer a bordo y descansar al ciento, antes de salir a la mar.

—Corro la misma situación del segundo, señor comandante —afirmó Huertas con sinceridad—. Con el intenso día der ayer, me llega para recargar la mochila en mucho tiempo.

—Muy bien. En ese caso, se lo agradezco. En primer lugar, me gustaría hablar de la derrota a seguir desde Honolulu a Manila. Después, pasaremos a estudiar la misión de guerra propiamente dicha que, como saben, debo exponer con detalle en la próxima reunión. Pero antes de continuar, por favor, Huertas, traiga una carta general del Pacífico. Bueno, añada otras dos o tres más cercanas a la isla de Luzón, que puedan guiarnos, aunque la mantenga bien dibujada en la sesera.

—Ahora mismo, señor.

Huertas abandonó la cámara, para cumplir mis deseos. Cuando quedé a solas con el segundo, no pude reprimir una pregunta.

—¿Cómo le fue ayer, segundo? ¿Volvió a visitar el extraordinario restaurante hawaiano, que tan ricas viandas ofrece? —Preguntaba con ironía.

—Pues en un principio, señor, no pensaba hacerlo, se lo aseguro. Sin embargo, para bien o para mal y sin querer, pasé por la puerta del establecimiento. Me llegaron en golpe de maza a la cabeza los maravillosos alimentos que allí tomamos, y pensé que podía repetir la faena. Entré y, para mi sorpresa, no se encontraban las dos jovencitas de los días anteriores, que tan bien conocimos, sino una pareja distinta.

—¿Distinta? ¿Les había sucedido algo a las que tan bien nos trataron?

—Pues ya sabe lo difícil que es comunicarse con el vejete y las jóvenes. No hablan ni una palabra de cualquier idioma, que no sea el propio dialecto hawaiano. Entendí que, cada dos o tres días, se relevaban entre ellas, todas pertenecientes al clan familiar. Buenos genes los que les han legado a esas jovencitas.

—Desde luego. ¿Y le ofrecieron los mismos… manjares?

—En efecto, señor. Seguimos el ritual, que parece ser habitual en el maravilloso restaurante, si puede llamarse así. Tras un generoso almuerzo, a los postres, debí acompañar a una de las mozas al interior. Como puede imaginar, se trataba de un acto obligatorio de pura y simple cortesía, aunque de gozoso resultado. Le aseguro que las dos jovencitas mostraban una belleza incomparable.

Los pecaminosos pensamientos me invadían de nuevo, hasta lograr que el duende negro mostrara los cebos una y otra vez. Menos mal que, en aquellos momentos, aparecía Huertas con las cartas náuticas apiladas bajo el brazo. Por fin, expuso una general del océano Pacífico sobre la mesa, hasta desenrollarla por completo. No necesité mucha observación, para elevar mis pensamientos.

—Bien, señores, entremos a fondo en el tema sin perder más tiempo. Mi idea inicial, bastante pensada, es la de aproar sin dudarlo hacia el sur de las islas Marianas. Se trata de una zona marítima que conozco bastante bien. Dejando la capital, Guajá, por estribor y, posteriormente, las islas Palaos por babor, nos quedará abierta la puerta de la deseada isla de Luzón, pieza más importante del archipiélago filipino. No me preocupa el gasto de carbón, y estoy seguro de que emplearemos la potencia máxima de máquinas de forma frecuente, con objeto de disponer en Manila de tiempo suficiente para preparar la reunión definitiva. No obstante, los

vientos, si siguen la norma escrita, deberán beneficiarnos de forma casi constante con su soplo desde el primer cuadrante, con lo que se nos concedería alguna milla extra de andar. Desde Honolulu a Guajá, hemos de permanecer muy atentos a las islas y farallones que aparecen al norte de las Marshall, algunas, como indica el derrotero, con escasa alzada, visibilidad reducida y peligrosa observación, de forma especial si hace acto de presencia la niebla, condición habitual en esta época del año. Debemos temer, más que a un pirata sarraceno, a las islas de coral. Porque, en ocasiones, no se divisan hasta que te encuentras a punto de varar en ellas. Como peligro añadido, algunas se encuentran mal situadas en la carta, sin contar con las que jamás han sido descubiertas. Y dan prueba de ello las muchas pérdidas de buques producidas en sus aguas, incluso en los últimos años, no siempre documentadas. Entre las más famosas y recientes aparecen la de Lapérouse en Vanikoro, islas Salomón, o, mucho más reciente, la del vapor francés *Le Duroc* contra unos arrecifes a medio velar, situados entre la Nueva Caledonia y el estrecho de Torres. Por fortuna para el segundo buque, que intentaba una completa circunnavegación, los supervivientes, embarcados en una lancha, consiguieron alcanzar la isla de Coupang, en los dominios holandeses. También deberemos navegar por las proximidades del archipiélago de los Navegantes para, millas después, dejar por el norte las islas Gilbert. Entre esta zona y el norte de las islas Salomón, deberemos abrir los ojos como velas, por haberse recibido en nuestro Instituto Hidrográfico algunas notificaciones, sin confirmar, sobre la presencia de posibles vigías **[25]** de coral —señalaba con mi mano sobre la carta los accidentes nombrados—. ¿Me siguen ustedes en cuadro?

—Por supuesto, señor, milla a milla y sin perder una sola palabra —ambos contestaron con rapidez.

—Muy bien. Recuerden un detalle que muy pocos habrán celebrado con anterioridad. Tendrá lugar cuando alcancemos los 180 grados de longitud, la mitad del casco, entre Hawái y las islas Marshall. De esta forma, pasaremos, al golpe, de un día al siguiente. Es fácil de comprender, pero conviene explicar a la dotación que, cuando se navega en circunnavegación hacia el Oeste, se recorren 360º de longitud en el mismo sentido del movimiento diurno. Por lo tanto, una vez regresados al punto de partida, se ha comprobado el

paso del sol por el meridiano una vez menos que aquellos que no se han movido. Por tal razón y para no quedar atrasados un día respecto al origen, es preciso adelantar la fecha. Y eso haremos, como todo navegante, al alcanzar los 180º de longitud. Como por arte de magia, una jornada no existirá a bordo, un día tachado de los almanaques sin mayor importancia.

Repasé la carta con la derrota marcada en el cerebro, antes de continuar.

—He de recordarles, aunque les parezca repetitivo, que debemos llevar una derrota muy precisa, de forma especial en esas quinientas millas peligrosas que les he mencionado. No les exagero una mota, señores. Recuerden que la fragata *Blanca,* en derrota de parecidos términos, una madrugada estimaba navegar en franquía cuando el vigiador, un marinero excelente en su trabajo cantó tierra por la misma proa y a escasa distancia. Como es de suponer, enmendaron el rumbo con toda la caña a la banda. Se trataba de tierra baja con abundante arboleda que, en opinión del oficial de derrota, debía ser la isla Greenwich. Comprobaron que llevaban un error en la estima de 22 millas al Oeste, respecto a la situación que se muestra en la carta del almirantazgo inglés del año 1864. Una de las penosas realidades que nos ofrecen las diferentes cartas marinas. Y en mi opinión, no debemos confiar al ciento en las proyecciones británicas, como si se tratara de la gloria celestial. Por el contrario, mucho valor le concedo a cartas y derroteros españoles, especialmente en la zona de las Marianas, Palaos, Carolinas y Filipinas.

De nuevo me tomé un descanso, para aclarar las ideas, antes de continuar.

—Posteriormente y tras haber avanteado el norte-sur de Guaján, aproaremos para pasar unas diez o quince millas al Norte de las islas Palaos. Siento que nuestros hombres no puedan visitar Guaján, la capital de las Marianas, donde tan hondo se siente la presencia española. La rada de Umatac es la más propicia de la isla para fondear, y poder pisar esa querida tierra. Por fin, un par de singladuras después, deberemos reconocer por nuestra proa la isla de Luzón, nuestro destino cierto. Será necesario embocar el estrecho de San Bernardino, sin peligros especiales amadrinados, para largar las anclas poco después en el fondeadero de Sorsogón, muy cerca de

Manila. Allí es donde nuestros buques suelen entrar en faena, para llegar a puerto con el debido arranchamiento y presentación. ¿Les parecen adecuadas mis intenciones generales? Y por favor, les pido sinceridad total.

—Cedo la palabra al oficial de derrota, señor —entraba el segundo—, que mucho ha trabajado los detalles de esa navegación.

—En efecto, señor —alegaba Huertas con decisión—. Muestro mi acuerdo con todo lo que nos acaba de exponer. Precisamente, pensaba recomendarle una derrota similar. No obstante, en algunos momentos recomendaría emplear una velocidad moderada por seguridad, si se acopla bien a sus intenciones y entramos en el tiempo deseado.

—Comprendo lo que dice y muestro mi acuerdo. Ya me lo recomendará en el momento oportuno. No creo necesario decirle, Huertas, que será importante tomar el punto con cierta exactitud.

—Por supuesto, señor. Ya había pensado apretar la estima lo más posible, aunque nos veremos favorecidos con avistamientos que posibiliten marcaciones reales, o algún cálculo del punto astronómico **[26]**, que no sólo de fantasía hemos de vivir.

—Completamente de acuerdo. Bueno, Huertas, siga preparando la derrota con el máximo detalle y busque bien en sus apuntes.

—No lo dude, señor. Dispongo a bordo de derroteros españoles, británicos y franceses, sin contar con una buena colección de cartas náuticas de diversos orígenes. Puede confiar en mí.

—Confío plenamente.

Decía una verdad de puño largo, porque estimaba que el oficial de derrota cumplía con su destino a una altura digna del mayor elogio. Fue el momento en que decidí pasar a un segundo tema que me preocupaba.

—Bien, señores, una vez fondeados con garantía en la bahía de Manila, bajaré a tierra para visitar al capitán de puerto. Se trata de una acción que considero inevitable y, posiblemente, muy beneficiosa. Como saben, solamente podemos exponer nuestra verdadera misión a quien entendamos como pieza necesaria de apoyo. Recuerden que he de preparar una estancia adecuada para la reunión de los comandantes, a ser posible en los alrededores de la capital, así como un almuerzo que no desmerezca de los anteriores. Por fortuna, no nos faltan los fondos en la caja, gracias a la

generosidad del señor ministro.

—Menos mal, señor, porque en caso contrario… —sonreía el segundo.

—Tiene razón. Informaré al capitán de puerto, de que correré con todos los gastos. Por tal razón, necesito el auxilio de la autoridad portuaria, que puede facilitarme las acciones imprescindibles. Supongo que tal personaje continuará siendo algún capitán de navío, incluso a veces un brigadier de escasa antigüedad, o ascendido en el destino y confirmado en el puesto. Pienso mostrarle desde el primer momento los documentos que se me entregaron, firmados por el señor ministro y el propio presidente del gobierno. Porque no tengo intención de comunicar nada al Jefe del Apostadero en Cavite, al menos en principio, a no ser que el propio capitán de puerto me lo exija. También será muy oportuno, y posiblemente imprescindible, que me pueda conceder la máxima información sobre los últimos movimientos y acciones llevadas a cabo por los piratas chinos, así como la zona habitual en la que han realizado sus ataques en los últimos meses. Dios quiera que me encuentre con una persona razonable y colaboradora, porque bien sabemos que de todo aparece en la viña de la Armada. Le indicaré mi intención de atracar en un muelle poco concurrido donde, además de efectuar un abastecimiento de todo lo necesario, me sea más fácil preparar la reunión de los comandantes de la división internacional. ¿Qué les parecen mis intenciones, hasta ahora?

Se hizo un periodo de silencio, como si ambos oficiales pensaran detenidamente en lo que debían contestar. El segundo entró con decisión.

—Por sus palabras entiendo, señor, que autoriza al alférez de navío Huertas a encontrarse al tanto y con detalle de toda la operación. Lo digo porque, hasta el momento, solamente usted y yo nos manteníamos…

—Por supuesto, segundo, que lo considero necesario.

—Muy bien, señor. En general, me parece correcto todo lo que nos ha indicado. Tan sólo me temo —mostró un gesto de resignación—, que el capitán de puerto le obligue a presentarse al Jefe del Apostadero en Cavite. No creo que decida exponer su posición e involucrarse en tema tan importante, sin comentarlo con su jefe directo.

—Bueno, segundo, no olvide que se trata de una orden del ministro y del presidente del gobierno. Más se puede exponer, si notifico su desobediencia a las instrucciones dictadas por tan altas magistraturas, cuyas firmas aparecen en el documento.

—En efecto, señor, me quedan claras tales condiciones. Pero ya sabe que Manila se encuentra a mucha distancia de España, y que el capitán de puerto deseará mantenerse a bien con la más alta autoridad de la Armada en el archipiélago. Y hasta es posible, que el jefe de escuadra al mando en Cavite entienda que el Capitán General de Filipinas también debe encontrarse al día de la operación internacional en unas aguas bajo su jurisdicción.

—Por ese aro no pasaré, segundo, se lo juro por los dioses negros. Si lanzamos ese reguero de información, acabaría por enterarse de nuestras intenciones hasta el capitán de la balandra del puerto. Además, la operación definitiva tendrá lugar en el mar de la China Septentrional o, posiblemente, en la Meridional. Podemos eliminar el Oriental, porque no creo adecuado que debamos alcanzar las latitudes de Shanghai y aguas del Japón. Pero eso dependerá de lo que se decida en la reunión, así como de los datos que pueda averiguar a través del capitán de puerto, una información vital para que me sea posible elaborar el borrador operativo.

—Lo comprendo, señor —aseguró el segundo.

Quedé en silencio con pensamientos cruzados, mientras repasaba las palabras del segundo, un tema que me preocupaba desde el primer momento. Decidí continuar.

—Bien, ahora me gustaría hablarles sobre los detalles de la operación, que deberé presentar en la reunión, y que abrirá la misma. En primer lugar, supongamos que en Manila todo se cuece a favor y llego a la reunión con los datos necesarios. En primer lugar, deberemos escoger la zona en la que pretendemos actuar, allí donde se puedan congregar más unidades piratas, de acuerdo a los datos recogidos y otros que puedan presentar el resto de los comandantes. Sin embargo, es posible que no podamos decidir nosotros, sino esperar a la zona en que seremos atacados, si conseguimos engañarlos con nuestro enmascaramiento y maniobras. Desde el primer momento, he pensado en la posibilidad de presentar tres buques como cebo, separados en escasa distancia, una milla

aproximadamente en triángulo. Posiblemente, solo deban ser dos, cuestión que discutiremos. Estos buques deben ser los que menos llamen la atención, que no levanten sospechas de su verdadera identidad y armamento. Me queda claro que nuestro buque debe ser uno de ellos, así como el vapor portugués, otro mercante artillado. Y para rellenar el trío en caso necesario, creo que el holandés *Van der Toorn* cumple los requisitos. ¿Les parece bien?

—En efecto, señor. Esas tres unidades aparecen perfectamente con el debido enmascaramiento. ¿Dónde piensa situar al resto de buques?

—Suponiendo que uno, dos o los tres buques que operan como cebo puedan ser atacados por un elevado número de champanes piratas, las otras cuatro unidades deben situarse de forma que no puedan ser aparejados en el conjunto de la fuerza, pero a una distancia que les permita acudir en apoyo en escaso tiempo. Se trata de una difícil solución. Porque los tres buques que actúen como carnaza, pueden llegar a verse comprometidos en mayor o menor medida, y necesitar el rápido apoyo del resto. Hay que elegir en este compromiso de distancias. Debemos recordar que los piratas chinos basan su estrategia, como ha sido norma en casi todos los piratas del mundo, en un abordaje con un elevado número de hombres. Aunque nos encontremos a mediados del siglo XIX, así continúan operando. Recuerdo que, con todo detalle, me lo narró el capitán de un mercante español, que sufrió el ataque de varios champanes hace menos de diez años, y salvó el pellejo de puro milagro. Intentaron un abordaje con los clásicos arpeos [27] y un número muy elevado de hombres, dispuestos a todo. Lo único que ha variado con el paso del tiempo, es el aumento de la artillería y el uso del vapor, aunque no en todas sus unidades. Por favor, señores, ¿me siguen?

—Perfectamente, señor —declaraba el segundo—. Estoy de acuerdo con sus premisas iniciales y el modo de operar que pretende ejecutar. Concuerdo con que la distancia a situar a las unidades en apoyo es un dilema importante. Si los emplazamos a demasiada distancia, es posible que lleguen tarde a prestar el necesario apoyo. Pero también es cierto, que situados a escasas millas, los piratas o sus informadores pueden deducir, que los siete buques operan en grupo.

—Así es con exactitud, segundo. Creo que, en la exposición que debo presentar, escogeré la zona de actuación, para lo que necesito la información que nos pueda prestar el capitán de puerto. En cuanto a las normas de procedimiento de los cebos y situación de los buques, declararé mi opinión, supeditada a la discusión general.

—¿Cuál es esa opinión, señor comandante? —Preguntaba Huertas.

—Los tres buques, que actuarán como señuelos, navegarán a unos seis nudos de velocidad, con la separación entre ellos que les he mencionado. De esta forma, se ofrecerán apoyo mutuo con facilidad. En cuanto a los cuatro de apoyo lejano, pueden navegar formando una estrella alrededor de los cebos, a una distancia aproximada de unas ocho millas, incluso cubriendo el posible rumbo de escape de los malditos. Con esa configuración, podrían entrar en apoyo en media hora o algo más. De todas formas, es indudable que se trata de un equilibrio de difícil decisión. ¿Cuánto tiempo sería posible soportar un ataque de champanes, sin necesidad de apoyo? Dependerá, por supuesto, del número de unidades en ataque y capacidad de abordaje, condiciones que nos podrían adelantar los informes disponibles en la capitanía de puerto. Pero también dependerá de la fuerza propia. No obstante, en caso de falta de datos, debemos suponer las peores condiciones para nuestros intereses. Y esas son que la zona sea elegida por ellos, que atacarán con el número de champanes adecuado a sus intereses, y que el número de hombres a emplear también será de su decisión. Solamente debemos esperar, que no adivinen nuestras verdaderas intenciones y que los siete buques operan como una división internacional.

—En ese caso, señor —intervenía el segundo—, entiendo que tiene el borrador prácticamente encauzado.

—Así es, segundo, con las premisas que les he establecido. Solamente me falta la información que debo conseguir en la capitanía de puerto.

Regresamos al silencio, mientras observaba mi reloj aconchado en nácar, un maravilloso producto del famoso relojero español, afincado en Londres, José Losada, propiedad de mi abuelo Santiago. Ahora entró el segundo, tras masajearse el cabello.

—También será un factor importante a tener en cuenta, la

fusilería a disposición en los buques que actuarán como señuelo. La verdad, no creo que el portugués o el holandés dispongan de una compañía adiestrada en dicha faena, como la nuestra.

—Por supuesto. Pero se trata de un dato que deberíamos haber comunicado, y no centrarnos solamente en la artillería. Bueno, otro detalle que se discutirá en la reunión.

De nuevo me detuve. Como en verdad estimaba que todo el pescado se encontraba servido en la mesa, entoné el canto final.

—Bien, señores, les agradezco que me hayan concedido este tiempo en un domingo. Creo que la reunión ha sido bastante efectiva y me queda todo más claro. Ahora, dediquemos nuestros esfuerzos a un generoso almuerzo, que la carne embarcada es de inmejorable calidad.

—Ya lo he comprobado, señor comandante —dijo Huertas, que tenía ganada fama a bordo de comedor de esqueletos—. Hay que hincarle el diente, antes de que se estropee.

—Con varios oficiales como usted, no quedarían ya ni las tripas.

Tras reír con fuerza y alegría, los dos oficiales acabaron por abandonar mi cámara. Tal y como había sugerido, di aviso a mi criado, Ricardo, para que preparara un almuerzo de guindas, porque ya el estómago clamaba con fuerza. Y quedé bien satisfecho, con el añadido de una frasca de vino francamente bueno, sí como la caricia del aguardiente de caña en remate glorioso. Como es fácil suponer, la siesta fue memorable y con pajarillos en vuelo. Me encontraba bastante contento de la reunión celebrada con mis oficiales.

En las primeras horas de la fecha prevista, abandonamos el fondeadero de Honolulu, con viento todavía caído al ras, mar en plata y cielos despejados. No podía elevar queja alguna, porque había gozado de una magnífica experiencia, tanto de belleza natural como de carne fresca en todas sus variantes. Siguiendo la norma habitual, Leila ni pasaba con rapidez al conjunto de recuerdos hermosos, esos que, a veces, rememoras con cierta ternura. Porque así es la mar, que consigue deshacer con rapidez los pecados trazados en puerto, cuando la ausencia de una mujer nos hace perder toda noción de los verdaderos sentimientos. Aunque les parezca extraño, a veces he llegado a creer, que el Santiago Leñanza arribado a puerto lejano era otra persona, un ser que no reconocía

si recorría los detalles de ciertas aventuras emprendidas, y consumadas sin un mínimo remordimiento. Siempre me decía, que así es la vida de quien se mueve por las aguas durante largos periodos de tiempo, alejado del sentimiento más importante, el amor de una mujer junto a él, aunque en muchas ocasiones se tratara de una sencilla obra teatral.

Como había sido norma inquebrantable en mis experiencias de navegación por el océano Pacífico, aquel antiguo y soñado Mar del Sur, desde Honolulu a Manila se abrió el escenario con tintes de bondadosa experiencia. Tal y como había acordado con el oficial de derrota, aproamos al medio entre la isla Wake y la parte septentrional de las Marshall. No obstante, en realidad debíamos emplear el pasaje que se abre al norte del atolón Bokak, largo y extenso, con su dardo superior establecido en Pokaakku, completamente deshabitado. Hasta quedar norte-sur con la isla Wake y unas veinte millas de distancia, el soplo nos acarició del este-nordeste y fresco de fuerza, con algunas rachas de frescachón. Viento sagrado de todas las velas, durante muchas singladuras, condición que aplaudimos segundo a segundo. Por su parte, la mar se mostraba más propia de damas en ejercicio. Una navegación placentera, con la máquina a máxima potencia, sin rascar límites, con la intención de ganar millas, por si las aguas se volvieran en contra.

Pocos días antes de alcanzar el punto mencionado, debimos ejercitar el cambio de fecha, debido a haber cruzado el meridiano de los 180º. Y aunque se explicó por derecho y revés, hubo bastantes miembros de la dotación que se resistieron a creer la realidad, que debían borrar una fecha de sus calendarios al golpe. Bien es cierto, que, en mar abierta y horizonte infinito, poco importa el día en que te mueves.

Atravesando el pasaje, en el puente de gobierno ejercité un poco el habitual doctorado ante mis oficiales.

—Deben saber, señores, que ese atolón Bokak, que dispone de una superficie superior a los tres mil kilómetros cuadrados y se encuentra completamente deshabitado, fue descubierto por el navegante español Alonso de Salazar, perteneciente a la expedición de García Jofre de Loaísa, en el año 1526. Podemos asegurar con ciencia cierta, que prácticamente toda esta parte del océano Pacífico

fue descubierta por navegantes españoles, siglos antes de que aparecieran naves de otros países. En estos momentos, nos queda la isla Wake al Norte, a escasas millas de distancia. Esta ínsula fue descubierta algunos años más tarde, en 1568, por el navegante español Álvaro de Mendaña de Neira, al mando de las naves *Todos los Santos* y *Los Reyes*. La bautizó como isla de San Francisco, en ese empeño tan español de emplear el santoral para los nuevos descubrimientos. No obstante, muchos años después, en 1796, fue visitada por los británicos, que fieles a su habitual querencia impostora, la rebautizaron con el nombre actual, en honor del capitán William Wake. En realidad, se trata de un atolón con una costa ligeramente superior a las diez millas. Se encuentra formada por tres islas de coral bajo, montadas sobre un volcán submarino. La laguna central es el antiguo cráter, mientras la isla forma parte del diámetro. Y parece mentira pensar, que el navegante español, en la primera mitad del siglo XVI, fuera capaz de escribir este informe tan preciso que les he mencionado. ¿Alguna duda, señores?

—¿Y ahora, señor comandante? —Preguntaba el alférez de navío Mariano Olmos—. ¿Haremos rumbo directo a la isla de Luzón?

—No exactamente. Vamos a aproar en primer lugar al sur de las islas Marianas. Dejaremos la capital, Guaján, por estribor, momento en que enmendaremos ligeramente a la misma banda, para entrar por derecho a la isla que menciona. Como pueden observar en la carta general, deberemos dejar por la banda de babor las islas Palaos. Hasta el momento, me informó el oficial de derrota que ha comprobado una beneficiosa corriente del nordeste y unos dos nudos. En este pasaje se volverán con fuertes variaciones, que todavía ignoramos.

Como comprobamos que, con la máquina casi al máximo de potencia y el viento a favor de forma continua, andábamos cercanos de las trece millas, decidí rebajar la presión de vapor para no ganar tiempo en exceso y que las máquinas descansaran un tanto. De esa forma, algunos días después, apretamos distancias para reconocer la isla de Guaján por la amura de estribor, cuya historia particular expuso el alférez de navío Ponce de León a la dotación. Y una vez perdidos los perfiles de las Marianas, enmendamos ligeramente a estribor para aproar a la parte meridional de la principal isla filipina.

En la mañana del día segundo del mes de octubre, con las primeras horas y como esperábamos escuchar de un momento a otro, el vigiador cantaba tierra por la proa. En escasos segundos, Huertas me confirmaba que acabábamos de recalar en la isla de Luzón, nuestro inmediato objetivo. Y así pude comprobarlo media hora después, cuando los detalles se hacían visibles al punto. Una vez más, debía agradecer a la Santa Patrona, haber gozado de una navegación tan placentera. Porque solamente en dos ocasiones, el viento había aumentado a escala de frescachón firme, con algunas rachas negras de cascarrón que, por gracia de los cielos, acababa de remitir con facilidad. Fueron los únicos momentos que debimos rebajar el trapo a disposición. Comprendí que, de esta forma, remataba una etapa más de nuestra misión, posiblemente, la última antes de entrar en faena de sangre. Pero, bueno, una sangre que esperaba perteneciera a los piratas chinos y no la propia. Con entera satisfacción, abandoné el puente de gobierno, dejando a Huertas con la responsabilidad de la navegación. Y sin mayores preocupaciones, decidí tomar un generoso desayuno, con tocino en regias tajadas y huevos a la sartén. Pronto me encontraría en nuestra querida ciudad de Manila, la hermosa capital del más importante archipiélago español en el océano Pacífico.

22. Manila

Cuando por fin avistamos el estrecho de San Bernardino, la mayor parte de los oficiales se encontraban en el puente de gobierno, sin dejar de observar con detalle, a través de sus anteojos, cada accidente que asomaba a las bandas. Mucho les interesaba el escenario porque ninguno de ellos había surcado jamás aquellas aguas, con lo que padecían ese especial sentimiento, que el hombre de mar goza en tantas ocasiones. Mientras Huertas se mantenía muy pendiente de la derrota, decidí comentar con mis hombres algunos detalles geográficos e históricos de la zona.

—Bien, señores, ya se encuentran ustedes ante el estrecho de San Bernardino, tantas veces mencionado en nuestros cuadernos de derrota y partes de operaciones, embocadero necesario para abordar la bahía de Manila en nuestra derrota habitual desde levante. Como pueden observar, esta lengua de mar separa la isla de Luzón, que ahora nos queda al norte —les señalaba con el brazo—, con la de Samar, por el sur. Este estrecho conecta el mar de Bisayas, por donde navegábamos hasta ahora, con el de Filipinas, aunque en realidad sea la puerta de entrada desde el mar de la China Meridional al océano Pacífico, para lo que es necesario atravesar los mares menores de Bisayas, Sibuyan y Sulu.

Comprobé, de excelente humor, que nadie perdía una sola de mis palabras, antes de continuar.

—En realidad, San Bernardino separa la península llamada de Bicol, extremo meridional de la isla de Luzón, con la isla de Samar. En un primer vistazo a la carta podemos asegurar, que se navega con cierta comodidad, al disponer de poco más de ocho millas de anchura. Sin embargo, es necesario tener presente, que aparecen algunos aspectos capaces de complicar el andar por estas aguas en

bastantes grados, especialmente por las corrientes fuertes y traicioneras que suelen aparecer, no siempre correctamente documentadas, así como los vientos en rebufo, que aumentan su fuerza de forma inesperada. Muchos buques españoles se han perdido en estas aguas, confiados en exceso. A ver si alguno de ustedes posee una mínima información. ¿Quién descubrió la existencia de este estrecho y consiguió cartografiarlo, aunque lo fuera en inicio de forma un tanto rudimentaria?

Todos quedaron en silencio, hasta que el alférez de fragata Llorens exclamó con firmeza.

—Los españoles, señor comandante.

—Esa respuesta, Llorens —sus palabras me hacían sonreír—, sirve para gran parte del mundo. En efecto, fueron españoles los primeros europeos en navegar por estas aguas, pero más en concreto me refiero a los hombres de Ruy López de Villalobos, quien se vio al mando de una expedición ordenada por el primer virrey de Nueva España, su cuñado Antonio de Mendoza, que lo nombró general de la Armada de Poniente. La fuerza se encontraba compuesta por seis buques, con la nao capitana *Santiago* bajo el mando de Villalobos. Las instrucciones dadas por el virrey eran claras y precisas. Como meta principal, establecer con suficiente poder y calidades de defensa una nueva colonia en las islas Filipinas, llamadas por entonces como islas de Poniente. Debía encontrarse cerca de las codiciadas islas de las especias, las Molucas, que en aquellos días ya se mantenían bajo mano de… —quedé mirándolos en suspenso, hasta que el joven guardiamarina Lapiedra, con su valentía habitual, se decidió a hablar.

—De los portugueses, señor comandante.

—En efecto, caballero. Poco margen de error podía aparecer. Además de descubrir, explorar, colonizar y evangelizar las nuevas tierras en el Mar del Sur, también quedaba como misión principal para la Flota de Poniente establecer una derrota fiable, que permitiera el tornaviaje de las naves españolas desde las islas occidentales a las costas de Nueva España, un desastroso enigma hasta el momento. Deben recordar que, una vez firmado el Tratado de Zaragoza entre nuestro emperador Carlos V y Juan III de Portugal, se daba carpetazo al primer ciclo de expediciones españolas en el Pacífico, como lo fueron las de Magallanes-Elcano

en 1519-22, la de García Jofre de Loaysa en 1525-27, Álvaro de Saavedra en 1527-29 y la de Hernando de Grijalva en 1536-37.

Como hice un ligero descanso, se adelantó Ponce con una pregunta.

—¿Se refiere al Tratado de Tordesillas, señor?

—En absoluto. Ese tratado al que se refiere es del siglo anterior, firmado en 1494 entre los reyes Isabel y Fernando, por nuestra parte, y Juan III por la de Portugal. Pero en él solamente se instauraba un reparto de las zonas de navegación y conquista del Mar del Norte, actualmente llamado océano Atlántico, y del *Nuevo Mundo*, la actual América. Se estableció una línea situada a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, para evitar un conflicto de intereses entre la Monarquía Hispánica y el Reino de Portugal. Sin embargo, por el Tratado de Zaragoza de 1529, se fijaban las zonas de influencia de Portugal y España a 297,5 leguas al este de las islas de las Especias o Molucas. Esta línea de demarcación se encontraba muy cerca del meridiano de los 135º este. En base a este acuerdo, las Molucas quedaban en manos portuguesas. No obstante, deben tener en cuenta la dificultad de fijar las longitudes con mediana exactitud en aquellos años, por lo que establecer el antimeridiano de Tordesillas de forma más o menos exacta, se convertía en acción imposible con aquellos medios un tanto rudimentarios. Por tal razón y por suerte para España, de haberlo hecho con exactitud, tanto las Molucas como las Filipinas habrían pertenecido a Portugal. El caso es que, con el paso de los años, Portugal declaraba con tozudez que las islas Filipinas también eran de su propiedad, lo que negamos con energía. Tal discusión originó continuos problemas entre las fuerzas de ambos países.

Me detuve algunos segundos, para observar nuestra navegación. Huertas me informaba de la escasa fuerza de la corriente y que la derrota se mantenía en perfecto orden. Como mucho confiaba en él, dediqué de nuevo mis esfuerzos a la exposición didáctica.

—De esta forma, señores, les repito que las dos misiones principales de Villalobos eran las de ocupar las islas Filipinas y, a continuación, más importante si cabe en aquellos años, establecer la derrota para conseguir el tan buscado tornaviaje, que se pudiera regresar de forma regular desde las islas de Poniente hacia Nueva España. La primera no fue posible a causa de la oposición

portuguesa, establecida fuertemente en las Molucas. Y como Villalobos no deseaba sufrir una derrota como la padecida años atrás en Ternate, decidió entrar en conversaciones sin ningún futuro. No obstante, fue mucha e importante la información acopiada sobre el archipiélago filipino, cuya titularidad no poníamos en entredicho, aunque fuese imposible establecer la colonia ordenada por el virrey. La fuerza naval de la Armada de Poniente estaba compuesta por la mencionada capitana *Santiago*, bajo el mando directo de Villalobos, así como las naos *San Jorge, San Antonio* y *San Juan de Letrán*, la galeota *San Cristóbal* y la fusta *San Martín*. Por fin, la flota arribó a las islas Filipinas, fondeando en una bahía con buen tenedero que bautizaron como Málaga, en honor a la ciudad natal del jefe de la expedición, en la isla de Mindanao. Barajando la costa, se dedicaron durante un año a buscar ayuda, cartografiar y continuar con la empresa dictada.

—¿Todo en orden, Huertas? —pregunté a mi oficial de derrota, antes de continuar con la exposición.

—En efecto, señor. Escasa corriente y, como puede observar, viento fresquito y mar rizada.

—Muy bien —me giré de nuevo hacia mis hombres—. Bueno, prosigamos. Villalobos decidió dividir su fuerza. Mientras la galeota *San Cristóbal* arrumbaba hacia el Norte, donde cartografiaría la isla de Leyte, la nao *San Juan de Letrán*, bajo el mando del capitán Alonso Manrique, intentaba descubrir la derrota para el tornaviaje a la costa americana. En aquellos días, Villalobos recibía la primera visita de las fuerzas portuguesas, a las que expuso la doctrina oficial española, de que las islas Filipinas se encontraban incluidas dentro del área asignada a la Monarquía Hispánica, de acuerdo a los Tratados de Tordesillas y Zaragoza. Se comenzó una larga negociación, de la que no se obtuvo resultado positivo alguno. Y es importante tener en cuenta, que la fuerza portuguesa establecida en las Molucas desde años atrás era mucho más importante que la Flota de Poniente, compuesta por poco más de doscientos hombres.

Los oficiales parecían muy interesados en mis palabras, tanto así que Ponce preguntó con rapidez, al comprobar que tomaba un respiro.

—¿Y el *San Juan de Letrán*, señor?

—Como el capitán Manrique, al mando de ese buque, había

fracasado en la encomienda con excesiva rapidez y escasa dedicación, Villalobos lo relevó de inmediato el frente de la nao y puso a su cabeza al capitán Íñigo Ortiz de Retes, con la orden de que intentara de nuevo descubrir el tornaviaje hacia Nueva España. En su derrota hacia levante, pronto alcanzaron el Ecuador, con la intención de proseguir por dicha latitud hasta alcanzar la meta perseguida, ruta habitual para acceder a las Filipinas desde Nueva España. En su trayecto, descubrió un elevado número de islas, de las que tomó posesión en nombre de nuestro Señor. Sin embargo, pronto los vientos se hicieron permanentes en contra de los rumbos deseados. No se conocían en aquellos años los vientos Alisios del Pacífico, que con extraordinaria desidia soplan sobre el ecuador en dirección Oeste. Tras cinco meses de infortunio y penalidades, Ortiz decidió regresar a Tidore, para comunicar al comandante general el fracaso de su intento, sexta tentativa infructuosa de encontrar el tornaviaje hacia Poniente. Y fue en este retorno, cuando descubrió el estrecho de San Bernardino, tomándolo para llegar a encontrar a las unidades de la Flote en Tidore. Por tal razón, podemos asegurar que la nao *San Juan de Letrán* y sus hombres fueron los primeros en atravesar estas aguas, en las que nos encontramos. Por fin, Villalobos renunció a un nuevo intento de encontrar el tornaviaje, con lo que su expedición debía regresar a España por la ruta de la India, con el inevitable apoyo de los portugueses. Para su desgracia, Villalobos murió de fiebres palúdicas el viernes santo de 1546, en la isla moluqueña de Amboina. Un mal que arrastraba en los últimos meses. Se trataba de un triste final para un hombre decidido, aunque más inclinado a las letras que a la espada. Tanto así, que muchos de sus oficiales le recomendaron en repetidas ocasiones, desempeñarse a la brava contra los portugueses, a lo que se negó en redondo.

Volví a repasar el rostro de mis hombres. Decidí dar el carpetazo definitivo.

—Pues creo, señores, que eso es todo. Si les interesa el tema, pueden profundizar con la lectura de las negociaciones de Villalobos con los portugueses, escrita por García de Escalante, de la que existe una copia en la biblioteca de su cámara.

Se hizo el silencio con rapidez. Mis hombres parecían un tanto decepcionados, al punto de que el propio segundo elevaba una

pregunta con cierta rapidez.

—En ese caso, señor, podemos afirmar que la expedición fue un fracaso absoluto.

—En efecto, así se puede considerar con escasas dudas. Villalobos no consiguió ninguna de las misiones exigidas por el Virrey de Nueva España. No fue posible convencer a los portugueses de nuestra presencia legítima en aquellas aguas, pero tampoco consiguió instalarse de forma permanente en Filipinas. Y, por último, quizás la más importante del momento, no le fue posible descubrir la derrota, para que las naves efectuaran un tornaviaje seguro desde las islas de Poniente a las costas americanas, un tema de vital importancia para España porque sus buques, de acuerdo a los tratados, no podían regresar por la ruta de Poniente, al encontrarse en manos portuguesas. Sin embargo, siempre se obtiene algo positivo de toda expedición, y la información acopiada sobre el archipiélago filipino fue muy extensa e importante. Bien sabemos ahora, que por la línea del Ecuador era imposible regresar a Nueva España. Tanto así, que se debió esperar hasta el año 1565, cuando la expedición de Legazpi, donde navegaba fray Andrés de Urdaneta, consiguió alcanzar la meta. Para ello, el clérigo decidió navegar hacia el Norte, hasta alcanzar los paralelos de 30 a 39 grados, donde los vientos le eran propicios o navegables en la dirección deseada. Por fin, alcanzó la costa de California, tras cuatro meses de navegación y unas 7.644 millas de distancia. Se trata de un caso parecido al del navegante cartagenero Juan Fernández, que, para bajar del Callao al sur de Chile, en lugar de costanear por corto, decidió navegar hacia fuera para encontrar vientos propicios, lo que siempre debe buscar todo hombre de mar.

—¿Un clérigo fue el descubridor de la derrota del tornaviaje, señor? —Preguntaba con voz inocente el alférez de navío Olmos.

—En efecto. Don Andrés de Urdaneta y Ceráin era un religioso agustino, natural de Villafranca. Pero, además, demostró ser un marino de mano larga, afamado cosmógrafo y experto hombre de mar. Alcanzó merecida fama al descubrir y documentar la derrota a través del mar del Sur, hoy océano Pacífico, desde las islas Filipinas hasta Acapulco, conocida como *Ruta de Urdaneta* o *Tornaviaje*. Pero también se le atribuye el descubrimiento de las islas Hawái y de Australia, doscientos años antes de que apareciera el inefable

míster Cook. Tanto su vida como los detalles del tornaviaje conforman un tema muy interesante, que todos los oficiales deberían conocer. Lo dejo aparcado de momento, para que uno de ustedes —giré la vista en redondo, antes de tomar la decisión—, el alférez de fragata Llorens, nos ofrezca la debida información en una de nuestras charlas didácticas. Bien, señores, ahora sí que podemos asegurar, que no hay más carne sobre la mesa. Permanezcamos atentos al estrecho de San Bernardino y cómo puede presentarse con malas condiciones de mar, viento y corrientes. Vayan avistando en la carta el posterior fondeo en Sorsogón, donde adecentaremos el buque para nuestra definitiva entrada en Manila.

En la tarde del día décimo del mes de octubre, dimos fondo en la bahía de Sorsogón, frente a su pequeño pueblecito. Dediqué algunos minutos a observar un paraje desconocido para mí, aunque se tratara de tierra bajo nuestro dominio. Porque en la ocasión anterior, había tomado la bahía de Manila por derecho y sin parada previa. En verdad que el paisaje no se parecía ni en media onza a la exuberancia que descubrimos en las islas Hawái u otras del océano Pacífico, aunque también presentara una especial belleza. La vegetación se amoldaba en cuadro al entorno con escasa profusión, aunque aparecían árboles de buena altura, algunos con sus raíces a la vista por la erosión propia de los acantilados. Pero también pudimos apreciar en la distancia el cono del volcán de Albay, llamado comúnmente como volcán Mayón, por encontrarse situado en el monte del mismo nombre. Se trataba de un volcán que se mantenía en actividad desde hacía más de un siglo, por lo que se podía observar una corriente continua de lava, que serpenteaba caprichosa en su descenso por la falda montañosa. Y como había leído en una enciclopedia, había sido espantosa la erupción sufrida en 1814, que escupió fuego y cenizas con extraordinaria fuerza, al punto de alcanzar la ciudad de Manila, situada a cincuenta leguas de distancia.

Una vez arranchado el buque en conveniencia, repasados los bronces y aderezadas las pinturas, quedamos en paz interior cuando ya caían las luces a plomo. En su gran mayoría, mis hombres anhelaban pisar aquella tierra propia, a tantos miles de millas de la Península. Y cruzaba el sol la meridiana del día siguiente, undécimo de aquel mes de octubre, cuando embocábamos la bahía de Manila,

una pieza incomparable en la geografía mundial. Recordé las palabras del almirante inglés George Parwell, cuando sentenciaba que allí podían concentrarse todas las Marinas del mundo en fondeo de plena seguridad. En verdad que se trataba de una visión extraordinaria, que nos alzaba el pecho con evidente orgullo, al comprender que se trataba de aguas muy españolas.

Embarcado el práctico a bordo, un hombre pequeño de estatura y escaso de entendederas, le comuniqué mi intención de atracar en el muelle de poniente en cuanto fuera posible. Me recomendó fondear al abrigo de momento, hasta que se me concediera la pertinente autorización. Se trataba de las incomodidades propias de todo buque mercante, a las que costaba acostumbrarse. También le comuniqué la intención de presentarme cuanto antes al Capitán de Puerto que, como alegó con rapidez y yo bien conocía, allí era nombrado habitualmente como Comandante General de Marina. Aunque se lo pregunté, el piloto práctico, que insistía en su cualidad de escasas luces, no supo comunicarme su nombre y empleo, lo que me dejó con la misma intranquilidad que sufría hasta el momento.

Por fin, pudimos fondear, tras enmendar ligeramente la situación marcada en un primer momento. Y una vez las anclas en su poza de seguridad, me extrañó no tener que contestar en rigor a la plaza, que debería habernos saludado con los cañonazos de ordenanza. Por el contrario, me limité a rendir el pabellón, en sentido de la debida sumisión a las autoridades. Todavía me costaba comprender que mandaba un buque mercante, sin los condicionantes y ventajas que supone hacerlo en un buque de la Real Armada. Encarábamos una nueva etapa en nuestra larga navegación, que mucho me atraía, aunque la responsabilidad aumentara día a día.

Despedido el práctico con un inmerecido obsequio entre sus manos, ordené arranchar el buque a la nueva situación. Al mismo tiempo, ordenaba al segundo que se preparara mi falúa sin pérdida de tiempo, para pasar a tierra y llevar a cabo la entrevista que consideraba de la mayor importancia, una charla de la que mucho dependía el próximo futuro y me urgía en los higadillos. Vestí el mejor uniforme correspondiente al capitán de un buque mercante español, y con la boga de mis hombres a buen ritmo, nos dirigimos hacia la escala de poniente, allí donde pensaba atracar en cuanto

me fuera posible.

Una vez en el muelle, de nuevo con los pies firmes en tierra filipina, me dirigí sin dudarlo hacia un edificio de noble aspecto y grandes dimensiones, la Comandancia General de Marina, que destacaba en primera línea del puerto. Mientras recorría a buen ritmo la distancia que me separaba del objetivo, no era fácil mantener las manos en firme y los pensamientos abiertos. Me repetía una y otra vez, que me jugaba al tapete un envite importante, porque de los hechos que acaecieran en escasos minutos, dependerían en mucho mis próximos pasos y la reunión prevista en Manila para la División Internacional.

En la puerta de entrada se encontraban dos soldados de Infantería de Marina, convenientemente armados, que me ofrecieron paso libre sin preguntar ni exigir documentación alguna. Poco recordaba de los detalles del edificio, pero pronto comprendí que, en primer lugar, aparecían unas mesas de registro y despacho, anteriores a los gabinetes de trabajo. Sin dudarlo, me dirigí hacia un sargento de Marina entrado en edad, que garabateaba con escaso afán en un folio. Esperé unos segundos, hasta que advirtió mi presencia y preguntó con amabilidad.

—¿Qué se le ofrece, señor capitán?

—Desearía hablar con el Comandante General a la mayor brevedad, si fuera posible.

—Pues debo comprobar, si se encuentra disponible para acceder a su deseo. ¿A quién debo anunciar?

—Al capitán del vapor español *Doña Mencía,* Santiago de Leñanza. Por cierto, ¿me puede informar de quien desempeña el cargo en estos días?

—Por supuesto, capitán. Se trata del capitán de navío don Francisco Javier Lemarán y Sampedro.

Al escuchar aquel nombre, recibí una bocanada de incontenible aire fresco en el pecho y cerca estuve de saltar en alegría como mono festero. Una vez más, se confirmaba que la estrella de la suerte se mantenía amadrinada a mi estela, sin posible escape. Porque deben saber, que el oficial nombrado era mi gran amigo Curro, apodo muy andaluz que no permitía cambiar en una sola letra, desde que ingresáramos en la Academia Naval el mismo día. Hicimos una buena amistad desde el primer momento, hasta

convertirnos en jóvenes inseparables. Incluso en los periodos de permiso, pasaba a disfrutarlo en su cortijo familiar jerezano, o me acompañaba al palacio Montefrío, de forma que no nos separáramos ni una media pulgada. Además, al ser nuestros apellidos con consonantes iniciales muy parejas, en todos los grupos seleccionados nos tocaba juntos, tanto en la Academia como en los embarques de instrucción. De esa forma, cuando nos llegaba el momento de embarcar como guardiamarinas novatos o veteranos, nos encontramos a bordo de las fragatas *Mahonesa* o *Perla* durante bastantes meses, de esos que jamás se olvidan, y donde nos lanzamos cables de ayuda de forma casi permanente.

Aunque en el empleo de alférez de fragata seguimos caminos diferentes, mantuvimos periódicos encuentros, en los que llegamos a sufrir o gozar de aventuras de lance por los establecimientos más o menos confesables de Cádiz y Jerez. Su padre había sido oficial de la Real Armada hasta que, en el empleo de teniente de navío, tras matrimoniar con mujer sevillana de extraordinaria belleza y más considerable fortuna, había decidido solicitar la excedencia de nuestra querida Institución, para dedicarse a los negocios familiares.

Además de comportarse como el extraordinario oficial que era, Curro tuvo la suerte de encontrarse en momentos de fuste en adecuada posición. Durante la Guerra de África, el mismísimo comandante general de la fuerza naval le concedía el mando de la embarcación, en la que el jefe de escuadra Bustillo debía acceder a tierra. Aquel gran hombre de mar, enojado por conductas anteriores, hacía lanzar al agua la lancha de fuerza del *Isabel II*, una de las trincaduras[28]. Para sorpresa de todos, el general prendía la escala de gato entre sus manos y saltaba a su bordo con juveniles movimientos. Y con voz recia la tomaba bajo su mando directo, al tiempo que ordenaba a Curro, en quien mucho confiaba, disponer de la caña entre sus manos, una responsabilidad de cima alta. Como es de suponer, tanto el comandante del navío *Isabel II*, como el mayor general, insistieron para que el comandante general renunciara a tan peligrosa intentona. Con razón la entendían como un innecesario riesgo, que haría peligrar su vida.

Sin hacer caso a otras opiniones y con evidentes gestos de protesta, tras cargar seis sacas de víveres y tres chicotes de

sondaleza para futuros andariveles, la lancha desatracaba del buque y, a la voz del jefe de escuadra Bustillo, tomaba la derrota hacia tierra para aprovisionar el llamado como Campamento del Hambre de las fuerzas del Ejército. Curro destacó de forma extraordinaria en aquella maniobra un tanto suicida, soportando una mar que se comía la falúa, al punto de ser recompensado por Bustillo con un ascenso inmediato al empleo de capitán de fragata. Posteriormente, embarcaba en la fragata *Blanca* durante la Guerra del Pacífico. Y allí le llegaba un nuevo ascenso, como a todos los que integrábamos los buques de la escuadra. Por tal razón, había adelantado a todos sus compañeros y, en la actualidad, mostraba las vueltas de capitán de navío.

Pues este era mi gran amigo Curro, quien, para gloria de la suerte propia, era a quien debía convencer para que me ayudara en el problema que cargaba sobre los hombros. Mientras esperaba con cierta impaciencia el regreso del sargento, no podía dejar de felicitarme una y otra vez a pecho abierto. Porque si me hubieran preguntado días atrás, quien desearía al mando de la Comandancia, habría nombrado a Curro en primer lugar sin dudarlo. Por fin, apareció el sargento de amplias patillas, ahora con una sonrisa en los labios.

—El comandante ordena que pase usted a su gabinete cuanto antes. Parece que desea su visita —ahora ampliaba su sonrisa.

—Pues estoy dispuesto a cumplir la encomienda de inmediato, sargento.

Acompañé a mi simpático guía a través de un amplio pasillo, hasta encarar la puerta centrada, que golpeó con suavidad en permiso de recibo. Una conocida voz respondía con rapidez.

—¡Pase!

Una vez abierta la puerta, me dirigí con decisión a su interior. Y ya mi buen amigo abandonaba su asiento para llegar hasta mí, al tiempo que abría los brazos con una amplia sonrisa en la cara. Nos estrechamos en un fuerte abrazo, como grandes amigos que no se veían en mucho tiempo. Y por todos los cristos coronados, que disfruté a fondo de aquellos primeros momentos, rememorando sentimientos casi perdidos. Por fin, nos separamos, momento en el que Curro se distanció unas pulgadas, como si deseara comprobar que, en efecto, era yo quien allí se encontraba. Me tomó por el

hombro con la entera confianza que nos concedíamos, para acompañarme a un sofá situado bajo el ventanal corrido. Y sin esperar un segundo, lanzaba sus primeras palabras.

—Cuando el sargento Méndez me avisó de tu presencia, con el título de capitán de la Marina Mercante, creí que se trataba de una broma. Parece difícil de creer. Siempre apareces en los sitios más insospechados, amigo mío. Pero tomemos asiento y empieza a explicarme por qué extraña razón luces ese uniforme. ¿Acaso has abandonado la Real Armada, ante una jugosa oferta de trabajo? ¿Llegas de un baile de disfraces? No puede ser posible. Pero antes quiero asegurarte, que me concedes una inmensa alegría, en unos momentos de diario aburrimiento. Vamos, habla.

Era maravilloso pensar sin descanso, que Curro debería solucionar los problemas, que tanto habían atribulado mi mente durante muchas semanas. Como pueden comprender, mi felicidad en aquellos momentos era plena. Por una parte, cruzaba pasos de nuevo con uno de los mejores amigos, una enorme satisfacción, al tiempo que debía encarar las dificultades para preparar la reunión definitiva de la división internacional. Pero, en primer lugar, debíamos exponernos los detalles de nuestras vidas, desde que nos viéramos por última vez en la ciudad de Cádiz, cuando todavía ambos nos movíamos en gozosa soltería. A ello me lancé, encantado.

23. Preparativos

No fue tarea sencilla exponer los rasgos principales de mi vida en los últimos diez años, porque Curro me interrumpía, nervioso, una y otra vez. Al tiempo que le narraba mi situación de hombre casado, con un niño de pocos años a bordo y otro a la espera, me entraba de coces para comunicarme que también él había matrimoniado con una joven canaria, natural de La Laguna, y ya eran dos los hijos llegados al mundo. Toda nueva noticia era celebrada con risas fuertes por ambas partes, como si nos costara creer como ciertos los detalles que escuchábamos de nuestras vidas. Pero por fin llegó el momento, en el que serenamos un poco el espíritu, lo suficiente para que Curro me entrara con la pregunta esperada.

—¿Y qué haces disfrazado con ese uniforme? ¿Acaso trabajas para alguna naviera importante? Me cuesta creer que hayas abandonado…

—Por los cojones del sultán, Currito, deja que te lo cuente todo al detalle de una putañera vez.

Por fin, mi amigo se retrepó en el sillón para quedar en silencio. No obstante, antes de comenzar a hablar, extraje del interior de la casaca los documentos que llevaba preparados, y que pensaba entregar a quien encontrara al mando del puerto en Manila. Curro los tomó con rapidez, para leerlos de un tirón corrido. Volvió a leerlos por segunda vez, ahora con mayor lentitud, antes de emitir sus primeras palabras.

—¡Cojones blancos y negros! Parece ser que te han encomendado una misión secreta y de la máxima importancia. Nada menos que formar parte de una división internacional. Y ordenada por el propio ministro, con el visto bueno del señor presidente del

Gobierno. Picas muy alto, Santi. ¿Puedes explicármelo con más detalles? ¿Cuál es el fin de esa fuerza naval? ¿Qué buques la componen?

—Paso a contarte todo lo que deseas saber.

Ahora, entrado en aguas tranquilas, expuse a Curro con todo detalle lo acaecido desde que almorzara meses atrás con el señor ministro e Isaac Díaz Labiada en el restaurante de Lhardy, hasta mi llegada a Manila. Mi amigo, a veces, mostraba rasgos de cierta incredulidad, como si estuviera escuchando una novela de trance. Y para mi extrañeza, comprobé que comenzaba a tomar notas en un pequeño cuadernillo, lo que no me pareció muy adecuado y así se lo dije.

—Curro, todo lo que te cuento es información muy secreta. Poco me agrada que lo pases a notas y que, más tarde, se puedan…

—Perdóname, Santi, por favor —Curro repasaba sus mejillas con aflicción—. Tienes toda la razón. Estoy tan emocionado con tus palabras, que mucho se asemejan a una narración más propia de aventuras, que pensé en tomar notas para no olvidar los detalles. Ya conoces mi proverbial afición a tomar apuntes de todo. Pero esto se va al garete de inmediato.

Curro rompió en mil trozos la página empleada, al tiempo que me animaba a proseguir.

—Vamos, Santi, continúa, por favor. Cuando hablas de que necesitabas ayuda para solucionar algunos problemas aquí en Manila, ¿a qué te referías exactamente?

—Antes de pasar a exponerlos, he de pedirte algo que podría complicarte la vida.

—¿Complicarme la vida? —Curro arqueaba las cejas, sin comprender mis palabras—. No me vengas con nuevas negras, por favor. ¿A qué te refieres en concreto?

—Como has supuesto, esta operación internacional es de una máxima reserva. Aquí, en Manila, los detalles los conocemos tú y yo solamente. Pero si entrasen otros oídos en vereda, acabaría siendo de dominio popular. Ya sabes lo que cuesta a los españoles guardar secretos. Por esa razón he de pedirte, aunque mucho te cueste, que nada llegue a saber el Comandante General del Apostadero de Cavite, aunque sea tu jefe natural. Y, por supuesto, que tampoco alcance una sola palabra a los oídos del Capitán General de

Filipinas.

Curro quedó pensativo durante alargados segundos. A veces, masajeaba su cabellera, como si intentara encontrar respuestas a unas preguntas figuradas.

—Pues sí que me pones en un trance jodido, amigo mío. Por una parte, hoy mismo debería informar al comandante general de tu llegada, así como de la misión asignada a un buque de la Armada, camuflado de mercante. El capitán general poco o nada me preocupa, puedes estar seguro. No se encuentra en mi línea directa de mando, ni me concede confianza alguna. Sin embargo, el jefe de escuadra al mando del Apostadero de Cavite, podría acusarme de evidente deslealtad. Sin embargo, puedo y decido tomar un camino intermedio.

—¿Un camino intermedio? —Por primera vez, comencé a sufrir por el resultado de mis gestiones.

—No sufras, Santi. Creo que no me has comprendido. Me ceñiré a la importancia de una orden, recibida por encima del comandante general, al tratarse del señor ministro de Marina y del presidente del Gobierno. No obstante, soy consciente de que, llegado el momento de que todo se sepa, ocasión que llegará, sin duda, aunque se necesiten algunos meses, el comandante general del apostadero me pedirá explicaciones. ¿Dispones de más copias de estos importantes documentos? Me gustaría quedar en poder de una y poder mostrarla, llegado el momento.

—Por supuesto. Ésta que acabas de leer es para ti. Y tienes toda la razón, porque te puede hacer falta en el futuro.

—Bueno, pues pelillos a la mar. Puedes dar por aceptada y concedida esa petición que me has formulado. Nadie sabrá una sola palabra de esta división internacional. Y si, posteriormente, me preguntan, responderé que no he tenido conocimiento alguno, o que recibí órdenes superiores muy estrictas. ¿Qué más necesitas?

Sentí un relajado soplo de felicidad, al tiempo que me recriminaba por haber dudado de mi amigo. Continué con las peticiones trilladas tantas veces en mi sesera, durante las últimas semanas.

—Pues como ya has escuchado lo acaecido a la división internacional en Fortaleza y Honolulu, comprenderás que, ahora, es de mi completa responsabilidad preparar la próxima reunión.

Deberá ser la más importante de todas, porque en ella hemos de planear al punto y detalle mínimo nuestras futuras actuaciones. Para ello, necesito un local adecuado y discreto, sin obviar su categoría, así como que se nos sirva un almuerzo de varas largas con comida filipina, española o de ambos estilos a un tiempo. Supongo que, aunque lleves solamente poco más de un año en este destino, te será posible encontrar un establecimiento que cumpla los requisitos expuestos. Por otra parte, y se trata de un punto de la gran importancia, necesito la máxima información sobre los ataques llevados a cabo por los piratas chinos, a lo largo de los últimos años. Si es posible, que aparezcan sus zonas de actuación, posibles madrigueras, tácticas empleadas, detalle de los ataques y toda investigación que se haya hecho, si eso ha sido posible —al comprobar el rostro de Curro, me sentí mal, como si lo estuviera forzando en demasía. Intenté excusarme—. Siento que es mucho lo que te pido. Por esa razón, sufría al pensar en quien se encontraría al mando de la Comandancia de Marina de Manila y el apoyo que podría prestarme. Que tú te encuentres en este destino, ha sido obra de la Santa Patrona en mi favor y en el de la empresa, no lo dudes.

—Bueno, de la Santa Patrona y de Lucía, mi querida esposa. Porque esta divina canaria, mucho deseaba conocer tierras lejanas, y le encantó la posibilidad de pasar a nuestras islas Filipinas.

—Elevaré unas oraciones en beneficio de Lucía —le mostré mi más sincera sonrisa—. De todas formas, soy consciente de que es mucho lo que te pido.

—No digas estupideces. Por una parte, entiendo que la amistad es un don celestial, que debemos preservar y aprovechar cuando sea posible. Pero de forma especial, creo que cumplo con mi deber al ciento, como creo que lo cumplo al cooperar contigo al máximo. ¡Cojones blancos! ¡Que se trata de una orden del presidente del Gobierno! No te preocupes en absoluto. Bien, entremos por orden en las necesidades. Pero debo conocer un dato importante. ¿Cuándo se encontrarán en Manila todos los buques que forman la división internacional?

—La fecha límite que establecimos en Honolulu para encontrarnos en este puerto, fue la del 15 de octubre. Es posible que lo más apremiante, sea encontrar el sitio para celebrar la reunión, que deberá tener lugar el día 17. Ya te digo que debe ser un local

con clase y suficientemente recogido, así como con la posibilidad de que allí se sirva un almuerzo de categoría. No pienses en el posible gasto, que el señor ministro suministró suficientes caudales a nuestra caja.

—¡Qué suerte! Una excepción jamás vista por mis ojos. No paro de pensar en las posibilidades, que, en verdad, no son muchas.

Curro masajeaba con fuerza su melena, una acción muy habitual en su comportamiento desde la primera edad. Por fin, pareció que algo con cierto sentido acudía a su cabeza. Con media sonrisa en la boca, abrió la caja de las sorpresas.

—Desde el primer momento, he pensado en una posible solución. No sé si sabrás que, desde hace muchos años, nuestras autoridades han intentado construir un casino español en la capital, a semejanza de los existentes en las principales ciudades españolas. Al comienzo de los años 40 de este siglo, el gobernador general, teniente general don Narciso Clavería y Zaldúa, decidió su ubicación en un solar cedido por don Ignacio Planas, situado en el histórico barrio de Ermita. Fue una suerte la cesión del magnate español en tan privilegiado lugar. Como todo casino español, se pretendía disfrutar de una especie de centro cívico, donde los hispanos residentes en Manila pudieran emplearlo como su lugar exclusivo, para llevar a cabo actividades recreativas y sociales. Aunque se formalizó la fundación del Casino Español de Manila el 31 de octubre de 1844, cuando Clavería dejó el mando, todo se ralentizó sobremanera. En la actualidad, apenas presenta actividad, aunque el edificio diseñado por el arquitecto Narciso Miralles sea de excelentes líneas. No comprendo cómo no toma la fuerza necesaria. Porque los residentes españoles lo desean con cierto apremio, así como alargar el listado de posibles miembros a filipinos notables, en ese permanente intento de que ambas razas congenien al máximo. Hasta el momento, que yo sepa, solamente tuvo lugar una fiesta de tiros largos el día del cumpleaños de Su Majestad. Pero nada más.

—Pero si está cerrado, poco podremos…

—Nada de cerrado. Se encuentra abierto, aunque todavía no se hayan culminado los salones y los necesarios servicios. No obstante, dispone de un pequeño salón en el que algunos españoles ofrecen recepciones, almuerzos o cenas para un pequeño número de comensales. Quien ejerce como dueño y señor del citado casino,

aunque no disponga de nombramiento alguno, es don Nicomedes Meléndez, español nacido en Filipinas, gestor de innumerables empresas y con una fortuna muy respetable. Por gracia de los cielos, al poco de llegar destinado a Manila, este magnate solicitó audiencia para pedirme un importante favor. Y de hecho lo era, porque pretendía ampliar el muelle de poniente y que, de esa manera, quedara reservado para los buques de su naviera. Me pareció en principio una petición un tanto extrema y que excedía los cauces normales. Sin embargo, decidí consultarlo con el comandante general del apostadero. Y para general sorpresa, me dijo, más bien se trataba de una orden un tanto encubierta, que hiciese todo lo posible por cumplir los deseos de don Nicomedes. Ya puedes suponer la importancia de este magnate en la vida de Manila. Y así lo hice. Por suerte, me apunté un tanto muy importante a favor. Porque el gran personaje creyó, que había sido mía la decisión. Desde entonces, cuando he tenido algún problema relacionado con navieras, despachos de buques sospechosos o los negocios que llevan a cabo, siempre me respondió a favor. Podría pedirle el uso de ese recogido salón, donde celebrar un almuerzo de trabajo para diversos personajes internacionales. Naturalmente, le expondré que se trata de una gestión reservada de la Comandancia General de Marina, que debería mantenerse en tapado. Estoy seguro de que aceptará mi petición, e incluso conseguirá el almuerzo posterior solicitado. Hablaré hoy mismo con él, si es posible. Le gustará esta petición reservada, como él mismo me ha solicitado en otras ocasiones.

—Me parece perfecto. Eres un genio, Currito —crecían mis esperanzas por momentos—. Como te he dicho, si fuera posible, la fecha ideal para la reunión tendría lugar el 17, que será un miércoles, un día de la semana bastante discreto.

—En efecto. Bueno, anotadas en mi cabeza las gestiones que deberé llevar a cabo. Y espero que con éxito. Pero continuemos con tu listado de peticiones.

—Bueno, el resto son mucho más sencillas. En primer lugar, deseo atracar en el extremo del muelle de poniente, a escasas yardas de la escala. Pienso rellenar de carbón al tope con piedras de la mejor calidad, así como de víveres y aguada. La misma petición elevarán los buques de la división. Las propiedades del carbón

representan la máxima prioridad. Piensa en las posibles acciones contra champanes piratas chinos, donde la velocidad puede llegar a ser un factor de la mayor importancia.

—No te preocupes. Aquí, en el puerto de Manila, disponemos de un material excelente y escogeremos las mejores partidas.

—Otra petición importante es la que ya te adelanté, sobre la necesidad de disponer de los datos recabados sobre la piratería china en los últimos tiempos.

—En ese punto te sonríe la suerte una vez más. Y parece ser que no es la primera. Porque hace unas tres o cuatro semanas, se me entregó un estudio sobre dicho tema, llevado a cabo por la sección de Información de la Mayoría General del Apostadero, que ahora llaman de Inteligencia Reservada. Se trata de un extenso resumen de todos los informes recibidos en los tres últimos años, especialmente de los comandantes y capitanes de los buques que sufrieron esa difícil experiencia y consiguieron sobrevivir. Te entregaré el memorándum completo para que lo estudies y tomes las notas que entiendas oportunas. Pero recuerda devolvérmelo, porque no existe copia.

—Por supuesto. Bueno, el resto de mis necesidades son de escasa monta. Creo que ahora debes contactar cuanto antes con ese Nicomedes, y poder concretar la fecha con las necesidades del almuerzo y posterior reunión. Ya me dirás cuándo puedo recibir respuesta.

—Lo recibirás todo mañana mismo y en directo. Porque te espero para almorzar en mi residencia oficial. Así, al mismo tiempo, podrás conocer a Lucía, la moza canaria.

—Encantado por mi parte. Pero, si te parece bien, ahora podrías entregarme la información sobre la piratería china y…

—Ya lo había pensado. Espera unos momentos.

Curro desapareció con rapidez, para regresar minutos después con un grueso cartapacio bajo el brazo. Me lo entregó sin dudarlo.

—Cuida de estos pliegos, por favor, y recuerda su condición de materia reservada. Creo que tienes información para aburrirte.

—Un aburrimiento necesario.

Poco más duró nuestra reunión. Tras abordar todas las peticiones que se me podían ocurrir, abandoné la Comandancia de un humor extraordinario. No podía haber soñado siquiera días

atrás, que la gestión tan importante y tanto me preocupaba, pudiera desarrollarse con tan benditos resultados. Me despedí de Curro con un fuerte abrazo, al tiempo que le agradecía los muchos e importantes detalles recibidos de su persona. Y cerca anduvo de golpear mi cabeza a varas, al protestar por aquellos, según sus propias palabras, absurdos e innecesarios agradecimientos. Tras asegurarme de que, en la mañana siguiente, un carruaje de la Comandancia pasaría a recogerme, nos dijimos adiós. De esta forma, poco después llegaba a mi buque con el ánimo en la cima y entero agradecimiento a la Santa Patrona, que me había largado aquella estacha de remolque tan maravillosa e inesperada.

Necesité casi toda la tarde de aquel primer día en Manila, para leer a fondo la información recibida de Curro. Al mismo tiempo, el piloto práctico acudía de nuevo a bordo, para comunicarnos que se encontraba libre el muelle al que deseábamos atracar, y se nos había concedido el preceptivo permiso. Delegué en el segundo todas las acciones de maniobra, así como las conversaciones con marchantes y delegados de la empresa carbonera, en unión del contador. De esta forma, pude concentrarme en la lectura del cartapacio, mucho más interesante de lo que podía esperar, con detalles de todo tipo. Un trabajo extraordinario que, en verdad, no esperaba de nuestra Sección Informativa. Pero puedo asegurar que, ya de entrada, mucho me reconfortó comprobar, que conseguía encontrar repetidos patrones de conducta, la línea más interesante y necesaria a nuestros intereses. Me refiero de forma concreta a las fajas de actuación, muy centradas en determinadas zonas, así como las tácticas empleadas, que habían variado poco a poco con el paso de los años. Pero también señalaba como factor importante, la permanente información que se transmitía bajo manta entre los puertos principales, donde destacaban los de Manila, Singapur y Hong Kong, con el imperio pirático chino bajo el férreo mando de Bank Guy, prepotente personaje al que se le adjudicaba el control y aprovechamiento de los actos de fuerza. Por desgracia, no se había podido comprobar, hasta el momento, quién o quiénes actuaban como responsables informadores, así como los caminos que seguían en su importante transmisión.

Recordaba con claridad, muchas veces leídas en el derrotero, que eran dos las clásicas derrotas para pasar desde las islas

occidentales al océano Índico. La primera y más empleada, se aparecía sin embargo como la más peligrosa, ante los posibles ataques de champanes piratas. Porque atravesaba el mar de la China Meridional, con primera atención a las aguas abiertas entre el delta del Mekong y el paralelo de Singapur, una derrota de unas ochocientas millas aproximadamente. Y más peligroso todavía se aparecía el estrecho de Malaca, límite occidental del océano Pacífico, de forma especial el paso de Philips, donde es posible quedar emboscado y encepado en algunos puntos de su trayecto.

Por las razones expuestas, muchos buques españoles y de otros países aproaban hacia el estrecho de la Sonda, que separa Java de Sumatra, aunque hubieran de progresar muy hacia el sur y aumentar el número de millas a recorrer. Pero no eran pocos los que preferían la seguridad a la velocidad. De todas formas, el mar de la China es un conocido hormiguero de piratas desde los tiempos pretéritos. Y algunos de ellos se encuentran, a veces, tan desesperados por la pura inacción, que son capaces de intentar comerse a un navío de cuatro puentes. Por esa razón, los buques que no dependían de fechas límites de llegada a su particular destino, preferían navegar por aguas poco utilizadas. En lugar de penetrar en el estrecho de Malaca, continuaban rumbo al sur para pasar, en primer lugar, entre el archipiélago de Anambas y las islas Bungurán, ambas de escaso atractivo económico, con derrota cerrada hacia estas últimas. Pero continuaban hacia el sur para atravesar el paso que separa Bangka de Belitung, a unas doscientas millas del estrecho de la Sonda, la habitualmente conocida como *ruta de Batavia* **[29]**.

En un primer pensamiento, me quedaba meridianamente claro, que deberíamos emplear la primera de las derrotas expuestas, la más peligrosa y, por lo tanto, la que más posibilidades ofrecía de ser atacados. Y en mi interés por escoger alguna zona de intenso tráfico de piratas, me aparecía una pequeña zona donde, en los últimos diez años, habían aumentado los ataques de champanes cien veces. Algunos pecios, a la vista, daban fe de la ferocidad de aquellos bárbaros amarillos. Esta interesante zona se situaba a unas cincuenta millas del estrecho de Singapur. Los buques mercantes y de guerra solían dejar el archipiélago de Anambas por babor, para entrar de norte a sur hacia la entrada del estrecho mencionado. Y

era allí, en un círculo de unas cincuenta millas de diámetro aproximadamente, donde se habían producido un setenta por ciento de los ataques llevados a cabo por los hombres de Bank Guy, si es que este personaje existía en realidad, durante los últimos diez años. Tomé buena nota de todo lo analizado, punto por punto. Incluso llegué a redactar un concienzudo resumen, que bien podría utilizar en la próxima reunión, aunque todavía necesitara un posterior estudio para desbravar algunas suposiciones. Por desgracia, el argumento de las informaciones de los movimientos de buques mercantes, que se producían desde los principales puertos, quedaba en oscuro y mucho me temía, que así se mantuvieran durante bastantes años.

Entraba en las últimas horas de aquel día, cuando decidí tomar una apetitosa y merecida colación nocturna, que me ofreció Ricardo con su habitual maestría. De forma muy especial, degusté los vinos españoles acopiados en mi despensa particular, que trasegué en abundancia con inmenso placer. Sin embargo y como es de suponer, mis pensamientos volaban una y otra vez, sin descanso, hacia Singapur y las aguas sudoccidentales del Mar de la China Meridional donde, si todo salía avante y en acuerdo a mis pensamientos, deberíamos enfrentar la piratería más importante del mundo actual.

Aunque pensaba descansar de inmediato, todavía decidí echar un último vistazo en mi cámara a los apuntes tomados. Al mismo tiempo, observaba la carta de la zona escogida, como si allí debiera encontrar la solución definitiva a todos los problemas. Bien sabe Dios, que llegué a memorizar de tal forma aquellas aguas, que habría sido capaz de dibujarlas en alzada sin dudar uno solo de sus accidentes geográficos. Menos mal que, presa de un absoluto cansancio y el habitual dolor de ojos desgastados, decidí tomar el jergón, donde entré en benditos sueños con extraordinaria rapidez.

24. ACONTECIMIENTOS A FAVOR

En la mañana siguiente, desperté de excelente humor. En verdad que todo se abría por mi vida en colores de gozo y nada más podía pedir a los cielos, mientras respiraba el especial aroma de la ciudad de Manila, preñada de perfumes que me recordaban etapas anteriores. En aquellas primeras horas, acabamos de concertar al punto y firma el avituallamiento con los marchantes del comercio y empresa de carboneo. De forma especial, debíamos hacer el máximo esfuerzo en rellenar de piedras negras tal y como habíamos efectuado en la ocasión anterior, porque todo quedaba en el aire sobre las necesidades que se nos abrirían por el mar de la China y acciones posteriores. Así lo entendió el maquinista jefe, que preparó carboneras, bodeguilla auxiliar y ensacadas en números máximos, para rematar la faena.

El segundo me aseguró, complacido, que se percibía una mano amiga en los tratos con los negociadores, como si alguna voz de la Comandancia hubiese entrado a remar en nuestro favor. Imaginé que Curro habría tomado aquel asunto de su propia mano, y aconsejado con la suficiente discreción a los responsables del aprovisionamiento del vapor *Doña Mencía*, de que se les presentaba un caso muy especial. Los vientos de la suerte continuaban soplando por el anca en beneficio, condición que debíamos aprovechar al máximo.

Resueltos los asuntos de a bordo sin mancha alguna, hablé a fondo en mi cámara con el segundo. Deseaba que se mantuviese al día de todo y, de forma especial, sobre la información recibida de la piratería china. Al comprobar con detalle las notas tomadas y mi proyecto de actuación a presentar en la reunión, se mostró completamente de acuerdo, e incluso llegó a admirar mi trabajo de

la tarde anterior.

—Creo con sinceridad y sin peloteo alguno, señor, que ha hecho un trabajo formidable. Y juro por el dios Neptuno, que no encuentro una sola mella en el plan que va a presentar a sus compañeros. No me cabe duda de que será aprobado en un elevado porcentaje, si no se hace al completo. Por desgracia y pensando en el esperado enfrentamiento con la piratería china, no podemos continuar el diario adiestramiento de artilleros y fusileros en puerto, porque mucho llamaría la atención desenfundar nuestras piezas —me ofreció una sonrisa—. Pero ya llevamos bastantes meses corridos en ese sentido, y estimo que podremos dar el do de pecho sin problema alguno, llegado el momento. Tan sólo debemos elevar un rezo, para que las ametralladoras no se atasquen en demasía, único aspecto que me inquieta ligeramente.

—Bueno, segundo, poco me preocupa ese concreto apartado. En todos los ejercicios llevados a cabo hasta el momento con fuego real, tan sólo se atoraron los cargadores en contadas ocasiones. Pero con la importante ventaja a favor, de que pudieron ser repuestos en servicio en escaso tiempo, una evidente mejora del nuevo armamento. La artillería también es de plena confianza y con seguridad absoluta. No obstante, mucho confío en la actuación de los fusileros, punto que puede llegar a ser fundamental. Porque, de acuerdo a la información recibida, esos malditos piratas buscan siempre el combate cercano, a tocapenoles podríamos decir, incluso entrando a besar maderas, tras el empleo de los arpeos de abordaje. Una táctica empleada por los bucaneros del Caribe desde hace siglos. Sin embargo, mucho he pensado en ese momento, y hemos de suponer que correrá la sangre en abundancia de forma inevitable. Hable con el cirujano a fondo, para que se encuentre bien preparado de manos y equipo.

—También yo lo había pensado, señor. Estimo que nuestro galeno se encuentra preparado. No obstante, y como dice, si conseguimos que esos malditos caigan en el señuelo tendido, los combates serán de extrema dureza, de forma especial para los tres buques que deberán llevar a cabo la función de cebo.

—Así lo supongo. Es de esperar, que los otros cuatro buques entren con el necesario apoyo en el menor tiempo posible. Un aspecto fundamental. Pero no podemos dejar de felicitarnos, porque

hasta el momento todo nos ha corrido en vereda de rosas. Si mi buen amigo Curro consigue que ese preboste manileño nos solucione el problema de la reunión con almuerzo incluido, quedaré encantado y con plena libertad de acción. Por cierto, que hoy comeré en casa del capitán de navío Lemarán. Me enviará un carruaje, aunque no conozca la hora exacta. Allí espero recibir buenas nuevas, sobre la gestión llevada a cabo con don Nicomedes.

—Con el camino que llevamos, señor, no dudo de que todo se abrirá a favor. ¿Cuándo piensa proponer la definitiva salida a la mar?

—Pues si todos los buques aparecen en la fecha acordada, lo que es de desear, la reunión tendrá lugar el día 17. Debo preparar las notas informativas para los comandantes en tal sentido. Y creo que, si no han surgido problemas de calado en alguna unidad, podríamos abandonar Manila el día 20. No obstante, es posible que tal decisión sea un tanto precipitada, y que las necesidades de avituallamiento de los buques nos obliguen a retrasarla. Después de todo, no nos urge condición alguna, y tampoco debemos entrar en apremios absurdos. Todas las unidades de la división deben abandonar Manila en perfectas condiciones de navegación y ataque.

—Concuerdo en pleno, señor. En poco variará que afrontemos la zona señalada unos días antes o después. Por cierto, ¿qué sucederá si, a pesar de nuestros esfuerzos, no aparecen los champanes?

—Pues es una de las cuestiones que debemos discutir a fondo entre todos. Sería un desastroso fracaso, que no apareciera ninguno y debiéramos regresar a puerto con el rabo entre las piernas.

—Esperemos que no suceda tan nefasta coyuntura, señor. Creo que el pastel ofrecido es muy apetitoso para esos malditos, como para dejarlo pasar sin castigo. Pero ahora desearía, si me lo permite, hacerle otra pregunta que siempre me ha corrido a tientos por la cabeza. Si entramos en combate, ¿cuáles serán los posibles movimientos futuros de la división?

—También lo he pensado en bastantes ocasiones. Porque nada en tal sentido se ha hablado hasta el momento. Comprendo que todo dependerá de lo que ocurra, si llegamos a ser atacados como esperamos. Pueden aparecer daños importantes, elevado número de heridos y mil condicionantes más. Creo que, como puerto de refugio inmediato, se nos abre la cercana posibilidad de Singapur, donde

los británicos disponen de un apostadero importante, con arsenal de posibles. Incluso podría ser el momento de levantar disfraces. Tocaré ese tema en la próxima reunión. Pero también cual será el futuro inmediato de la división. Porque todo ha sido creado hasta ahora sobre alfileres, y debemos concretar algunos puntos importantes.

—Supongo que, si las acciones se rematan con éxito, la división será oficialmente desactivada, una vez cumplido el cometido para el que fue creada.

—Eso espero. Si machacamos con fuerza a los piratas chinos, será difícil que, con las mismas unidades, podamos repetir la acción. Si supiéramos con cierto detalle dónde se encuentran sus madrigueras de apoyo, podíamos entrarles a barrer fuegos, condición difícil porque se mezclarán con inocentes unidades del comercio. En tal caso, posteriormente podríamos efectuar el tornaviaje a la Península por el cabo de Buena Esperanza.

—Un bonito tornaviaje, señor, por aguas que nunca he probado. Quiera la Santa Patrona, que lo hagamos con escasas bajas a bordo.

—Es condición de desear.

Tras comprobar que ningún buque de la división había entrado en la bahía, continué con problemas menores a bordo. Pero también preparé con detalle la nota para los seis comandantes, mientras esperaba la llegada del carruaje de la Comandancia. Y pasaban los cuartos de la meridiana, cuando un vehículo muy parecido a un Briyczka de paseo con capota, más propio de pareja enamorada en ejercicio, con brillos de recién hechura en madera rolliza, se detuvo junto a la plancha. El mozo de cargos bajaba a tierra, para acercarse a nuestro costado. Ordené a un soldado de la guardia, que le avisara de que el capitán Leñanza acudiría en escasos segundos. Y como todo se encontraba zanjado, vestido en correcta levita ligera, apropiada a la temperatura ambiente, me despedí del segundo.

Una vez a bordo del carruaje, no debí ordenar una sola palabra al cochero, porque él mismo me avisó de que, si no proponía nada en contra, marcharíamos en dirección de la residencia del Comandante de Marina. Le pedí que, con anterioridad, pasara por un puesto de flores, donde pensaba adquirir un llamativo ramillete para la señora. Por mi parte, había tomado del buque una frasca de mi especial aguardiente ceheginero. Bien sabía lo mucho que tal

brebaje gustaba a Curro. Una vez alistado en dulce, ordené aproar a nuestro destino. No gastamos ni un cuarto de hora en cubrir el trayecto, al encontrarse el pabellón oficial de mi buen amigo a escasos metros del edificio oficial. Una vez chascados los frenos, el mozo me abría la portezuela para facilitar la bajada a tierra. Y solamente debí dar unos pocos pasos, para que la figura de Curro apareciera en la puerta, accionada por él mismo en persona.

Tras ofrecernos un nuevo abrazo, poco después quedaba en suspenso al comprobar la extraordinaria belleza de su esposa, Lucía, a la que besé la mano con entusiasmo. Nada más contemplarla, era fácil comprender que Curro perdiera su deseada soltería en escasas semanas. Se trataba de un caso bastante parecido al mío con la querida Mencía. Por casualidad, ambas eran canarias, de incomparable hermosura, aunque una se considerara herreña de pura cepa, y la otra lagunera recriada en la capital tinerfeña. Y como eran tantas las diferencias particulares de aquel archipiélago, me extrañó que poco se asemejaran los especiales acentos de ambas.

—Menos formalidades, Lucía. Este es mi gran amigo Santiago, del que mucho te he hablado. Nos separó la vida y la mar hace algunos años, aunque el destino parece habernos unido de nuevo, al matrimoniar con bellezas canarias. Aunque seáis de islas distintas.

—Somos canarias, que es lo importante —contestó con una sonrisa.

Cuando comencé a escuchar a Lucía, mi admiración por ella crecía segundo a segundo. Morena de larga cabellera, rostro de belleza plena, piel tostada y cuerpo escultural, se traslucían en su voz detalles de sincera amistad, afabilidad y bondad. Estaba seguro de que, si viviéramos en la misma localidad, Mencía también acabaría por caer en un lazo muy estrecho de su amistad.

—Ya me dijo Curro, que su esposa es herreña. No conozco todavía El Hierro, aunque mucho he oído hablar a mi padre de esa incomparable isla.

—Allí encontré la mujer de mi vida. Bueno, un caso muy parecido al de Curro. Pero tiene razón, aunque pequeña, la isla del Hierro ofrece detalles impresionantes de belleza. Y sé que tienen dos hijos preciosos. Espero conocer a esa parejita.

—Ahora mismo se encuentran comiendo con el ama. Pero tras la siesta, se los presentaremos. Por suerte, un niño y una niña muy

lindos y con buena salud —Lucía sonreía casi de continuo, al tiempo que movía sus brazos sin descanso—. Pero creo que también es su caso.

—Bueno, todavía tenemos un niño solamente, Francisco. Precioso y también entrado en salud. Pero queda poco para que vea la luz el segundo. Y espero que sea una preciosa niña, como su madre.

El parloteo agradable, acompañado por un excelente refrigerio, se alargaba sin medida con abierto placer. Y aunque mucho gozaba del momento, por mi cabeza rondaba la desconocida figura de don Nicomedes y las posibilidades abiertas. Tanto necesitaba aquella información, que en la primera ocasión lancé el dardo.

—¿Conseguiste hablar con tu gran señor?

—Ayer por la tarde mantuve una larga conversación con don Nicomedes. Luego te contaré. Pero puedes quedar tranquilo, porque todo ha sido embastado de acuerdo a tus intereses.

Mucho me calmaron aquellas palabras de Curro, con lo que continué, encantado, la conversación con la simpática Lucía. Parlanchina como buena canaria, comentaba de su vida en Manila, de la que disfrutaba día a día, sin arrepentirse una onza de haber llevado a cabo un viaje tan alargado y, ciertamente, incómodo. Pero, como ella misma decía, toda prebenda merece un sacrificio.

El almuerzo fue de excelente calidad y con una muy agradable conversación, dirigida casi en su totalidad por Lucía. Suponía un gran placer encontrarme en un hogar tan parejo al mío, ese detalle que tanto añoramos en algunos momentos, cuando nos encontramos separados de los nuestros. No obstante, y aunque calmara los nervios con las primeras palabras de Curro, sentía interés en conocer los detalles. Por esa razón, una vez apartados para tomar café y licores, la dama comprendió la necesidad de conversación privada y nos dejó a solas en un recogido salón. Curro, entre sonrisas, se adelantó.

—Te conozco bien, Santi. Estás deseando que te cuente los detalles de mi conversación con don Nicomedes.

—No te equivocas en una sola letra. ¿Le extrañó la petición?

—En un principio, pareció encajarla con cierta reserva. Pero como lo conozco bien y, por tu conversación de ayer, supe que los próceres de las dos anteriores reuniones estaban al tanto de la

historia, me decidí. No te remuevas en el asiento. Te aseguro que don Nicomedes es la persona más seria y reservada que puedas imaginar. Además, para él supuso un honor que lo pusiera al día de la cuestión, un asunto que ni el comandante general del apostadero ni el capitán general conocen. Se que jugué fuerte, pero sin riesgo alguno, puedes estar seguro. Todo fue facilidad por su parte. Preparará el salón especial que te indiqué, para recibir a los comandantes con un aperitivo, seguido de un almuerzo que, conociendo al personaje, será de extraordinaria calidad, ceñido a viandas filipinas y españolas. A continuación, os dejará en la biblioteca anexa, preparada para la ocasión —dudó unos pocos segundos, antes de preguntar—. ¿Crees que he traspasado los límites?

—Nada de eso, Curro. Como dices, tanto el hacendado brasileño como el extraño almirante norteamericano se encontraban al tanto del asunto. Y de acuerdo al personaje, es importante que conociera esos detalles, que deberá guardar para sus propios higadillos.

—Eso no lo dudes. Apostaría mi fortuna en esa carta sin dudarlo.

—En ese caso, ¿cuáles son los acontecimientos previstos?

—En primer lugar, hoy mismo nos encontraremos con él. Desea ofrecernos una cena y conocerte. Te recomiendo que acudas como ahora, sin uniforme.

—Por supuesto.

—Como él mismo tomó las riendas del asunto, me sugirió que, en la mañana del día 17, acudas unos quince minutos antes de la hora señalada para el acto. De esa forma, ambos, en amigable armonía, recibiréis a tus compañeros de aventura en la puerta del Casino. A continuación, aperitivo con charla intrascendental, almuerzo y reunión privada. Estoy seguro de que todo lo ofrecerá de un nivel extraordinario. Se encuentra encantado de jugar un papel tan importante.

—Me parece un plan perfecto.

—¿Cuándo estimas que llegarán las diferentes unidades de la división?

—El día anterior a la fecha límite. Es posible que alguno apure al mismo día 15. Bueno, todo ello si no han sufrido alguna avería notable en sus buques o problemas parejos. Pedirán un carboneo de lindes y extenso avituallamiento. Que sean buenas las piedras, por

favor. Es mucho lo que nos jugamos y la velocidad será un factor determinante, especialmente para los que sufriremos los primeros ataques.

—Muy seguro estás de que os atacarán.

—Ahí nos jugamos la baza principal, que debe culminar estos meses de trabajo. Si no aparecen, sufriremos un revés terrible. Pero ya sabes de mi optimismo. Espero que esos malditos traguen el anzuelo hasta la pinza, porque se trata de un premio muy apetitoso.

—También yo. ¿Corre en orden vuestro particular avituallamiento?

—Creo que avante a máxima potencia. Y me parece que se ha dejado notar tu ayuda.

—Bueno, una palabra a tiempo de la Comandancia puede hacer milagros. Debes darme el nombre de los otros seis buques y su pabellón, para que reciban el mismo trato.

—Así lo haré, no lo dudes.

Cuando ya habíamos hablado lo que más me interesaba, apareció Lucía, acompañada por los dos niños. Y en verdad que se trataba de unos mocosos guapos y educados, que jugaron conmigo tras la pertinente autorización de la madre. Pero ya se encontraba todo el pescado vendido y comencé a sentirme algo nervioso, al pensar que debía prepararme para la cita posterior con don Nicomedes. De esta forma, una hora después abandonaba la vivienda de mi amigo, tras despedirme de forma efusiva de los niños y la madre, Curro me anunció que me recogería un par de horas más tarde a mi bordo, para acudir a la convocatoria programada.

A la hora prevista, el carruaje oficial de la Comandancia paraba se marcha junto a la plancha del buque. Tal y como habíamos acordado, Curro permanecía vidrios adentro, mientras me incorporaba con rapidez. Y sin mayor espera, el cochero azuzaba los animales para partir hacia nuestro destino.

—¿Hacia dónde nos dirigimos?

—Nos ha citado en una casa de comidas nueva, ahora los llaman restaurantes, como siempre siguiendo la moda francesa, que nos alcanza tan lejos de Europa. Es muy alabado por todos, que elogian las comidas allí cocinadas y la materia prima.

—¿Comida nativa o española?

—La verdad es que poco se aprecian en Manila los platos puramente tagalos, aunque se pueden encontrar algunos realmente exquisitos. En este restaurante, que llaman Dulce Flor, puedes probar ambas tendencias. Pero conociendo al personaje, estoy seguro de que habrá encargado viandas especiales y nos ilustrará sobre sus orígenes. Nicomedes es un enamorado de los productos filipinos, la mayor parte de influencia española.

Detuvimos nuestro parloteo porque, una vez en las afueras de la capital, entrados en la carretera de Bical, descubrimos una especie de mesón en un edificio muy noble y ricamente decorado. Como Curro me había avanzado, en la puerta aparecía un personaje difícil de olvidar. No necesité indicaciones para reconocer a nuestro hombre. Don Nicomedes se aparecía como un hombre alto y corpulento, bien entrado en carnes, pero con un rostro muy atractivo, de esos que se te aparecen como de pronta amistad. Se debía encontrar cercano a la sesentena, y su abundante cabellera morena llamaba la atención por poco acomodada al rostro. Cuando descendimos del carruaje, se acercó a nosotros con una agradable sonrisa en su boca. Empleó una voz grave, al comenzar su interminable parla.

—Un gran honor el que se me ofrece esta noche. Nada menos que el señor Comandante General de Marina, acompañado de un extraordinario capitán de la Marina Mercante española —amplió su sonrisa con gesto de complicidad—, don Santiago de Leñanza, conde de Tarfí y primogénito de la noble casa de Montefrío.

Mientras pensaba en quién le habría concedido la información familiar sobre mi persona, estrechaba su mano con fuerza, uno de esos apretones que abren llagas de amistad.

—Le agradecemos el detalle que nos ofrece, don Nicomedes —entraba Curro con decisión—. Y me ha ahorrado presentar a mi buen amigo, del que se ha informado con puntualidad.

Mientras me tomaba del brazo para entrar en el establecimiento, el manileño continuaba sin descanso.

—Siempre me gusta estar bien informado en todos los sentidos, señor comandante. Les adelanto que he decidido, que nos prepararan un reservado, suficientemente alejado del resto de comensales. De esa forma, podremos hablar con la necesaria reserva.

El dueño del establecimiento, un malagueño cuarentón y moreno, tras saludarnos con inclinación severa, nos acompañaba al interior, hasta llegar a un reservado primorosamente preparado con tres servicios en la mesa. Tras indicarnos los asientos y quedar situado entrambos, don Nicomedes se dirigió a mí.

—En primer lugar, señor de Leñanza, puede estar seguro de mi entera discreción, una calidad que siempre ha aparecido en mi comportamiento.

—No sabe cómo se lo agradezco. Porque no será necesario repetirle la importancia del proyecto que abordamos, así como la muy necesaria discreción sobre el asunto, tan sólo conocido en Manila por las tres personas que nos encontramos en esta mesa.

—Soy consciente de ello, un honor que recibo con gran satisfacción y la debida responsabilidad. Pueden estar seguros, de que haré honor a la confianza que en mis hombros depositan.

Curro llevó la conversación hacia territorio intrascendente, como si deseara rebajar los tintes de la cuestión que nos reunía. Sin embargo, don Nicomedes parecía hombre decidido y tomó las riendas con decisión en escasos segundos.

—Como me gusta entrar en vereda sin atajos, señores míos, les expondré, si les parece bien, las medidas que he tomado para que la importante reunión del próximo día 17 sea todo un éxito. Ya sabrá, señor de Leñanza, que el Casino Español de Manila ha sido el lugar elegido por su compañero y, en mi opinión, con acierto. No entiendan que peco de inmerecido orgullo, pero se trata de un local que manejo a mi antojo. He hablado esta misma mañana con quien actúa de presidente, Federico Montanza, aunque sea muy poca su actividad. Son muchos y variados los favores que le he concedido, comenzando por la necesaria financiación que no le llega por los debidos caminos. Espero que, con el paso del tiempo, ese centro cívico tome el impulso debido.

Don Nicomedes se ofreció un trago de un vino clarete, fresco y de excelente sabor, que se nos había servido como entrante. Pero continuó sin descanso.

—Si le parece bien —se dirigía a mí por derecho—, usted aparecerá un cuarto de hora anterior a la hora de la cita convenida. Y si lo encuentra más confortable, puedo recogerlo en mi carruaje sin problema alguno. Me parece bien que el Comandante General

no asista a la reunión o a sus preámbulos, para que no parezca que se ha corrido la información en demasía.

—Completamente de acuerdo. Prefiero que parezca, que yo mismo he contactado con usted, con quien me une una vieja amistad —musité con voz firme.

—Perfecto. En tal caso, en principio se ofrecerá a los asistentes un aperitivo típico de esta ciudad. Posteriormente, abordaremos el almuerzo que, siguiendo sus deseos, será puramente filipino. Por último, tras una breve sobremesa, los acompañaré a la biblioteca anexa, que se encontrará preparada para la reunión, donde quedarán en absoluta reserva. Debe comunicarme si necesitará de elementos de auxilio para la exposición que realicen. Me refiero a caballetes, atril y elementos parejos.

—Solamente será necesario un par de trípodes, donde exponer algunas cartas náuticas. Bueno, y un sencillo atril para el orador de turno.

—Lo encontrará a su gusto, no lo dude.

—Por cierto, don Nicomedes, en mi desconocimiento casi absoluto de la comida nativa, expuse al comandante la posibilidad de que se mezclara con viandas puramente españolas. ¿Cuál es su opinión? ¿Considera conveniente y suficiente que, para un almuerzo como el deseado, se empleen solamente platos de la cocina filipina?

—Mire, señor de Leñanza, la cocina filipina es muy rica y variada, mucho más de lo que la mayor parte de los españoles estiman. Y como todas las del mundo conocido, es una mezcla de muy variadas influencias y, a diferencia de otras, con una marcada y muy importante del mundo hispánico. Los casi cuatro siglos de nuestra presencia en las Filipinas se dejan notar en las iglesias que encontrarán por las calles, en bastantes palabras españolas incorporadas al idioma tagalo con algunas variaciones, pero también en muchos y variados platos que aquí se ofrecen. Por tal razón, en la cocina llamada como puramente filipina, encontrará guisos o *cozidos* tradicionales españoles como la *kaldereta*, el menudo, el *pochero* y muchos tipos de arroz, donde se incluye la mismísima paella. Todas ellas, palabras incorporadas al idioma tagalo. Los nativos descubrieron el sofrito español con inmensa alegría, muy a su gusto, y es de obligada incorporación en la mayor parte de sus potajes, ollas o viandas en general, aunque poco

picante. También se adhirieron con rapidez al empleo de los *embotidos*, destacando diversas *logganisas* y morcones, normalmente preparados a la parrilla por las tardes. Estoy seguro de que se preguntarán cómo conozco tantos detalles de la comida tradicional de estas tierras. Solamente han de observar mi perfil y volumen para comprenderlo —señalaba el entorno de su figura entre sonrisas.

Reímos con él de buen humor. Y juro que, poco a poco, aquel hombre me gustaba en todas sus vertientes. Pero incapaz de callar un solo segundo, aunque se encontrara bajo el agua, continuaba su incesante parloteo.

—Fue muy importante el contacto con Nueva España, a través del famoso galeón de Manila. Porque se incorporaron gran cantidad de elementos culinarios como la patata, el tomate, la piña, el pimiento y mil productos más. Pero también su contacto con la China les proporcionó la salsa de soja, el tofu y la sopa de pescado. Y de ese contacto nacieron los *pancit*, versión filipina de la pasta, la *lumpia*, muy parecida a los rollos de primavera, y el *siopao*, especie de albóndigas con carne y pescado. Como norma general, podemos asegurar que la comida filipina es muy rica en grasas, aceite y salsas. Y como anécdota, puedo indicarles que aquí no se come con palillos orientales, sino con *kutsara, kutsilio* y *tinidor*, así escritas en su idioma, aunque se sigan empleando las manos en la masa, especialmente en los tenderetes que se instalan durante las fiestas. Por todo ello, creo que el aperitivo podría estar compuesto por pequeñas piezas de pescado, carne y arroz, todo muy frito, presentado sobre hojas de banano, al tiempo que se sirve un *tasiato*, bebida ligera de zumos con aguardiente de vino. Como lo he estudiado a fondo, para el almuerzo me decantaría por comenzar con un *pancit*, versión filipina de los *noodles* de arroz fino, llegados de la China en el siglo VII, embocados con rallado de marisco. Posteriormente, atacaremos un adobo, descendiente de la tradición culinaria española, antigua fórmula para conserva las carnes y pescado, que los nativos aceptaron con interés. El elemento adobado será un precioso cochinillo, de los que se deshacen en la boca casi sin masticar. Y es de tener en cuenta, que aquí se marina la carne con salsa de soja, vinagre, pimienta, ajo y hojas de laurel. A diferencia del empleado en nuestra tierra familiar, se trata de un

adobo agridulce, pero de extraordinario sabor. Por último y como postre benéfico, ofreceremos un plato de leche flan. Como pueden imaginar, un dulce de origen puramente español, aunque más consistente, al emplear leche, abundante azúcar, banano raspado y huevos. Les aseguro que es realmente exquisito. Pero no crean que me olvido de las bebidas. Aquí, sin dudarlo, me decantaría por productos españoles de la mejor calidad. Buenos vinos blancos y tintos, así como aguardiente gallego para la sobremesa. Y creo que, a grandes rasgos y si no se queda nada en la sesera, eso es todo, señores. ¿Les parece bien mi oferta culinaria filipina? —Don Nicomedes sonreía, satisfecho.

—Me parece perfecta —dije, convencido al ciento de mis palabras—. Creo que, nadie mejor que usted, conseguiría un almuerzo tan extraordinario. Pero me preocupa ligeramente un aspecto concreto. ¿Le será fácil conseguir todos los ingredientes y…?

—Todo está previsto, señor de Leñanza, no lo dude —de nuevo ofrecía una sonrisa de plena satisfacción—. No suelo dejar ningún camino a medio empedrar, puede estar seguro. El aderezo de las viandas correrá a cargo del mejor cocinero filipino, conocido por Salvador. Dispone de restaurante propio, posiblemente el mejor de Manila, aunque por petición expresa mía, se trasladará a las cocinas de este casino, para prepararlo todo a la perfección. Pueden quedar tranquilos de ese punto.

Permanecimos unos segundos en silencio. Por mi parte, sentía oleadas de innegable placer, al comprobar, una vez más, que todos los nudos entablados en la estacha se disolvían como por encanto. Aquel tándem formado por Curro y Nicomedes, aliados a mi favor, acariciaba un éxito rotundo en la particular empresa que debía abordar. Intenté mostrar en el rostro la mayor sinceridad.

—Le aseguro una y mil veces, don Nicomedes, que jamás olvidaré los infinitos favores que me ha prestado en esta ocasión. Como sabe, esta reunión será la más importante y definitiva desde que, hace algunos meses, surgió la idea de formar una división internacional, para luchar contra la piratería china.

—Mire, señor de Leñanza, se trata de mi obligación por el bien de España y de nuestro comercio. Pero, desde un punto de vista puramente egoísta, también redundará por largo en beneficio

propio. Porque han sido bastantes los buques de mi naviera, perdidos en esas aguas que piensan batir.

—De todas formas, don Nicomedes —entraba Curro con autoridad y decisión—, nuestra deuda con usted crece día a día. Y personalmente, le agradezco la reserva que piensa mostrar. No olvide, lo mucho que me juego en este importante envite.

—Lo comprendo y aplaudo de forma efusiva, señor comandante. Puede confiar en mi al ciento y más. Pero no dude de que todo lo hago por España. Entiendo que es palabra de ley.

Tras aquel paréntesis informativo, se nos ofreció un almuerzo que don Nicomedes denominaba como de pura orientación. Porque, en lugar de abordar platos concretos y abundantes, el elaborado por el famoso Salvador en nuestro honor, se componía de una gran cantidad de preparados filipinos. Y bien saben los dioses naufragados, que aprecié la comida tagala en su verdadera esencia, hasta quedar enamorado a muerte de ella. Todo lo expuesto, sin contar con que los vinos mostraban su cuerpo y exquisito temple, mientras los aguardientes postreros nos dejaron listos para dar avante hacia los cielos.

Tras quedar con don Nicomedes para que me recogiera en la mañana acordada, nos retiramos con la necesaria discreción. Como dice el refrán español, cada mochuelo a su olivo propio. Y como pueden suponer, el mío no podía ser otro que el jergón de mi camarote, donde entré como ave rapaz en vuelo picado.

25. UNA IMPORTANTE REUNIÓN

A partir de aquel momento y hasta la llegada de la fecha escogida para la reunión, mi preocupación se centró por completo en comprobar, que los buques de la división llegaban a la bahía de Manila con la necesaria puntualidad y sin estragos apreciables, así como repasar mi intervención. El primero en aparecer fue el vapor portugués *Andorinha*, del capitán de fragata Armando Matos, que largó sus anclas en la parte interior de la bahía, durante la tarde de la jornada anterior. De esta forma, amaneció el 15 de octubre, cita obligatoria, sin más unidades a la vista. Sin embargo, para nada me sentía inquieto, porque ya había cumplido hasta la raya y más allá mi severa obligación, con rotundo éxito.

En la mañana del día señalado como límite para alcanzar la bahía de Manila, comenzaron a mostrar sus líneas los buques esperados. Hasta el mediodía, lo hicieron el *Red Lion* británico, el holandés *Van der Toorn*, el prusiano *Deutschland* y el estadounidense *Virginia*, todos ellos con normalidad en casco y aparejo, al menos a la vista. Y para regusto propio, los más fácilmente identificables fondeaban a suficiente distancia, de forma que no se percibieran con claridad sus detalles guerreros camuflados. Sin embargo, caían las luces, cuando todavía no había aparecido la fragata francesa *La Gloire*, del capitán de fragata Antoine Lafarle. No obstante, y por medio del bote de servicio, envié las notas respectivas a los comandantes presentes, quedando la del francés a mi bordo y en espera. En ella les citaba para mantener la reunión prevista en el Casino Español el día 17 de octubre a 1200 horas. Al mismo tiempo, les indicaba que un carruaje de doble cuerpo les esperaría a 1140 en las inmediaciones de la escala real.

Tampoco me supuso nerviosismo alguno, entrar en la noche con la ausencia del gabacho. Me encontraba suficientemente habituado a la extravagancia de los oficiales de nuestro país vecino, por lo que, tras preparar con el segundo una vez más los detalles de mi intervención en la reunión, y comprobar las cartas necesarias aportadas por Huertas para mostrar en los trípodes, me rendí en sueños como un bendito novicio. El oficial de guardia quedó avisado de que, en caso de que la fragata *La Gloire* apareciera y se pudiera distinguir con claridad su identidad, enviara en el bote de servicio la nota restante para su comandante.

Amaneció el día 16 de excelente cariz, con cielos despejados, viento fresquito del nordeste y mar en calma. Y por gracia celestial, con una temperatura muy soportable e incluso placentera, sin excesiva humedad. Con las primeras horas, el segundo me informó que todavía no había aparecido el buque tardón. Llegué a pensar, que la fragata hubiese padecido algún inconveniente severo, que le impidiera cumplir el compromiso. Sin embargo, una vez rendida la meridiana, el oficial de guardia me ofrecía aviso de que la fragata *La Gloire* se encontraba fondeando en la zona meridional de la bahía. Relajé músculos al ciento, al comprobar que todo continuaba en su orden y sin fatigas.

Bien saben los dioses de la mar, que no se presentaba como cuestión sencilla, que aquellos siete buques hubieran navegado tan elevado número de millas, sin un solo incidente notable de mar, máquinas o maniobra. De nuevo entendí, que la operación internacional merecía las bendiciones de las más santificadas alturas, una condición a la que nos estábamos acostumbrando, para bien o para mal, con excesiva galanura.

Aquel día previo, lo dediqué por completo a los pormenores de la reunión. Y bien sabe el dios Neptuno, que me sentía capaz de dibujar en alzada los detalles de las aguas a recorrer sin error, hasta alcanzar la zona designada como de posible y deseada acción. Concordaba con el segundo cuando aseguraba, que mi plan podía ser aprobado por todos sin merma, aunque quedaran algunos detalles menores a discutir, especialmente al encarar las acciones posteriores a los encuentros guerreros, si es que estos se llegaban a producir, tal y como esperábamos. Pero incluso en este apartado, no hablado hasta el momento, mantenía preparadas dos posibles

soluciones, que se podían abordar sin preocupación alguna. No obstante, desconocía si algún buque disponía de órdenes o deseos especiales particulares, para abordar una vez disuelta la división. Por ejemplo, estimaba como posible que el buque británico quedara asignado en permanencia a los apostaderos de Singapur o Hong Kong. Y lo mismo para otras unidades, como la fragata francesa.

Aunque pensaba comer con cierta ligereza y preparar el cuerpo para los previstos excesos del siguiente día, Ricardo me sorprendió muy gratamente, al preparar una paletilla de cordero convenientemente adobada, mi alimento fetiche. Pero por todos los cristos crucificados, que aquello parecía un pernil de cerdo bien criado en dehesa, más que de un cordero. Incluso mejoramos por alto en los vinos, porque mi buen criado había conseguido sacar a los marchantes manileños unas cajas de tinto español, que sabían a gloria bendita. De esta forma y tras rematar la colación con media frasca del incomparable aguardiente de la casa, entré en una siesta benéfica que alisó las asperezas al ras.

Aquella misma tarde, recibí recado escrito por medio de un mozo de cuerdas, en el que don Nicomedes avisaba de que me recogería el próximo día a 1115 horas. Su intención, con la que concordaba al ciento, era comprobar que todo se encontraba dispuesto para los actos que tendrían lugar poco después, antes de la llegada de nuestros invitados. Respondí a bota de pluma, que me parecía perfecto su ofrecimiento, que mucho agradecía.

Sin otros detalles dignos de mención, se abrió la mañana del día 17, tan calculado y masajeado en mi cerebro durante muchas semanas. Y para colmo de bondades, se trataba de otro día de excelentes características ambientales, que presagiaban veredas de fortuna. Tal y como había sido habitual en las anteriores reuniones, me alisté con levita mañanera civil, en espera de la llegada de quien consideraba un gran benefactor de la empresa sin doble vuelta. Y fiel a su habitual puntualidad, a la hora fijada chascaba frenos su carruaje de luces, junto a la plancha de popa. Sin mayor espera, bajé a tierra para dirigirme al vehículo, cuya puerta me abría con inesperada reverencia el mozo de cuerdas. Don Nicomedes esperaba en el interior, de acuerdo a las normas acordadas de necesaria reserva, con una amplia sonrisa en su boca.

—Buenos días nos conceda Nuestra Señora de la Misericordia,

señor de Leñanza. Y que nos otorgue todo lo mejor para la jornada tan importante, que hemos de afrontar.

—Muchas gracias de nuevo, don Nicomedes. Y espero que la gran Señora así lo entienda.

—Lo entenderá, no lo dude.

Sin mayor espera y a la orden del patrón, el cochero azuzaba a los animales en la esperada dirección. En intrascendente charla recorrimos la parte meridional de la ciudad, hasta abandonar la zona central. Y pocos minutos después, vislumbraba de nuevo la rica fachada del Casino Español, sin avistarse persona alguna en sus cercanías. Bajamos a tierra con diligencia y sin mirar atrás. Don Nicomedes, como si se moviera en casa propia, se dirigía por derecho hacia el salón que había ordenado preparar. Y juro por todos los dioses de la mar, que me dejó impresionado comprobar cómo acababan de trabajar camareros y cocineros. Porque de todo aparecía por allí, ejecutando sus respectivas misiones sin pronunciar una sola palabra. Por fin, don Nicomedes se dirigía con cierta familiaridad a un señor bajito y entrado en edad, que me presentó con rapidez.

—Mire, Salvador, le presento a nuestro ilustre personaje, el señor de Leñanza, miembro de una de las más nobles casas de España. Pero le repito una vez más, que cuando rematemos este importante acontecimiento, deberá quedar borrado de su memoria hasta el mínimo detalle.

—Ya comienzo a olvidarlo, don Nicomedes —el cocinero mostraba sonrisa socarrona.

—Nada de bromas, Salvador —mi anfitrión le hablaba en tono claramente intimidatorio—. Si no sigues mis dictados al punto, puedes acabar tu exitosa experiencia en unos pocos segundos.

—Perdone, don Nicomedes. No quería ofenderle en media gota. Puede estar seguro, de que seguiré todas sus indicaciones sin posible merma.

—Espero que todas. Recuerda que, cando escuches las palabras finales de mi recibimiento, será el momento de que entren los camareros. Y en primer lugar las bebidas, que los hombres de mar se encuentran sedientos noche y día. Cuando preveas que ha pasado un tiempo prudencial y los alimentos se encuentren en su punto, ofréceme un discreto aviso para que señale la oportunidad de pasar

al comedor.

—Lo que usted, ordene, don Nicomedes.

Una vez comprobado con cierta minuciosidad, que todo se movía en el orden requerido, don Nicomedes me recomendó pasar a la entrada principal, en espera del arribo de mis compañeros. Y así lo hicimos, mientras miraba el reloj de bolsa y comprobaba, tranquilo de mente y cuerpo, que faltaban escasos minutos para que aparecieran.

Mientras me sentía feliz, al haber comprobado que no saltaba ni una mínima astilla en contra, mantuve mis pasos en silencio con don Nicomedes. Sin embargo, poco tiempo debimos aguardar en situación de recibo. Porque cuando mi reloj marcaba la hora indicada en las notas personales, aparecía el carruaje de tiro, hasta detenerse junto a nosotros. Y sin mayor espera, comenzaban a descender de él los seis comandantes. Una vez agrupados en la escalinata, me adelanté para efectuar el saludo de rigor.

—En primer lugar, queridos compañeros, les ofrezco la más cordial bienvenida a la española ciudad de Manila, capital del archipiélago filipino. Y en particular, al Casino Español, cerrado en el día de hoy para nuestro particular servicio. Todo ha sido preparado a conciencia para que disfrutemos de una agradable y muy discreta velada, antes de entrar en la parte más importante de nuestro trabajo. Este pequeño milagro ha sido posible gracias a mi buen amigo y personaje influyente en la vida de esta capital, don Nicomedes Meléndez. Aunque nacido en estas islas, se considera más español que la Giralda de Sevilla. Tengo el inmenso placer de presentárselo.

Todos saludaron con la debida cortesía a nuestro anfitrión, al tiempo que también yo entraba en apretones de manos o ligeros abrazos con mis compañeros. Y sin perder un segundo más, don Nicomedes solicitó que le siguieran. Como era de esperar, recorrimos de nuevo el trayecto hasta el salón convenientemente reservado. Una vez alistados en firme a su alrededor, como por arte de magia entraban los camareros con bandejas en la mano, en las que aparecían diferentes bebidas, que cada uno tomaba al gusto. Por mi parte, reincidí en ese clarete, que don Nicomedes conseguía de forma especial. Ahora, con la copa en la mano, nos dedicó unas emocionantes palabras.

—Señores, de nuevo les ofrezco mi más cálida bienvenida a la ciudad de Manila, indudable perla española en el océano Pacífico. Cuando mi buen amigo el señor de Leñanza requirió de mis servicios, con la más absoluta y necesaria discreción, no lo dudé un momento. Aprovechando que este precioso casino todavía no se mueve en plenitud de actividades, conseguí unos salones reservados. En primer lugar, gocen de estos entrantes, habituales en la capital, antes de atacar el almuerzo en el comedor anexo que, ya les adelanto, mostrará la paleta más cierta y espléndida de la cocina filipina. De todas formas, pueden esperar que, tras cuatro siglos de dominación española, se deje notar en gran medida la influencia de nuestra cocina nacional. Una vez aliviadas las necesidades alimentarias, les dejaré en la biblioteca, acondicionada de forma adecuada y con los requisitos solicitados por mi amigo —señalaba en mi dirección—, para que disfruten de una reservada charla el tiempo que entiendan necesario. Y nada más, señores. Elevo mi copa en su honor y porque la misión emprendida, sea cual sea, se vea rematada con la mayor felicidad.

Todos bebimos a un tiempo, mientras se formaban los habituales corrillos. Y se extendieron las charlas, muy deseadas porque todos querían conocer los detalles de la navegación de cada buque y, de forma especial, la de la unidad francesa. Sin embargo, el capitán de fragata Lafarle solamente expuso que había debido auxiliar a un buque en peligro, sin ofrecer un detalle más. Como pueden imaginar, no creí ni una mota de aquella explicación tan burda, aunque todos la dimos por buena. Por mi parte, intenté departir con todos como buen anfitrión efectivo. Y de forma especial, mucho me divirtieron las chanzas del comandante prusiano, muy dado a los chascarrillos marineros. En general, entendí que la reunión había comenzado con buen pie, un factor que estimaba necesario. Y cuando parecía que la excitación inicial comenzaba a decrecer, don Nicomedes entró de nuevo en escena. Elevó la voz para ser atendido por todos.

—Bien, señores, creo que ha llegado el momento de pasar al comedor, si les parece adecuado. Por favor, síganme.

Tan sólo debimos movernos unos pocos metros, para encarar un labrado portón, que ofrecía acceso a la sala convertida en comedor. Y juro por mis gloriosos antepasados, que quedé gratamente

impresionado, al comprobar la riqueza y categoría del servicio de mesa dispuesto por don Nicomedes. No se podía arrancar un solo defecto, porque cristales, porcelanas y cubiertos parecían sacados de un cuento principesco. Supuse que el propio anfitrión habría conseguido materiales de su propio menaje familiar, de forma especial la cristalería de Bohemia que todos admiraban. Tomamos asiento de acuerdo al mesero, de forma que el preboste manileño se situaba entre los comandantes británico y francés, mientras por mi parte quedaba emparejado entre mi hermano ibérico y el simpático conde von Dambrosky que, fiel a su costumbre, bebía y comía como todo un regimiento.

El almuerzo constituyó un éxito formidable. Reconozco que todas las viandas elaboradas por Salvador sabían a gloria celestial. Y además de los aromas gustosos, la presentación de los platos se acercaba a una verdadera obra de arte. Por momentos me sentía más y más orgulloso, de que hubiera conseguido una comida de aquella categoría en honor de la división internacional. El comandante portugués me comentó entre sonrisas.

—No creo que, en el Palacio Real de Madrid, se sirvan almuerzos de esta categoría muy a menudo.

—La ayuda de don Nicomedes ha sido providencial. Ha conseguido de forma milagrosa, que el mejor cocinero de Manila trabaje en nuestro favor. ¿Le gusta la comida filipina?

—Todo me sabe a gloria, Leñanza. De todas formas, estoy de acuerdo en que se destila el perfume de la comida española, que bien conozco. Porque debe saber, que soy natural de Elvas, una pequeña ciudad situada a escasas millas de la extremeña Badajoz.

—También yo la conozco.

Como les decía, el almuerzo se desarrolló entre nubes de gloria. Se percibe claramente cuando se come con especial gusto y entera satisfacción. Incluso el amigo gabacho, nación que tan poco aprecia los sofritos españoles, se veía engullendo a dos carrillos como africano tras prolongada sequía. Y en cuanto a los vinos, también le debía especial agradecimiento a don Nicomedes. Porque había conseguido unos blancos suaves y unos tintos de garra muy afrutados, todos de procedencia española, ambos de extraordinario sabor. Creo que, por mi banda de babor, el conde prusiano trasegó vino del que se suele tomar en una semana. Pero es bien cierto, que

alcanzamos los postres rendidos de cuerpo y alma, aunque por mi parte hubiera reservado fuerzas y agonías, que era muy importante la faena restante a proa. Por fin, al comprobar que llegaba el momento apropiado, don Nicomedes se erguía como dios particular con su copa en la mano.

—Estimados amigos, espero que hayan disfrutado de este almuerzo filipino, que hemos preparado con el deseo de que se encontrara a la altura de los comensales. Ofrezco un último brindis, antes de que los deje instalados en soledad. De nuevo elevo mi copa por todos ustedes y las acciones que deban protagonizar en un cercano futuro, por el bien de nuestros países.

Tras beber con cierta alegría, don Nicomedes nos acompañó hasta alcanzar la biblioteca, ligeramente separada del comedor. Una vez allí, comprobé que todo se encontraba dispuesto en acuerdo a mis peticiones. Dos cartas náuticas se mantenían perfectamente ajustadas en trípode. La primera mostraba la parte occidental del mar de la China Meridional en su conjunto, mientras en el otro, se exponía con mayor detalle la zona comprendida entre el archipiélago de Anambas y Singapur, esa zona que, según esperaba, resultaría definitiva en nuestra misión. Por último, aparecía un atril central para el orador de turno.

Don Nicomedes se evaporó como por arte de magia, dejándonos en la deseada soledad. Y ya sin mayor espera, debía entrar en el meollo central de nuestra operación, tras varios meses de preparación y espera. Sin mayor aguardo, me decidí a exponer el plan trazado con tanta dedicación.

Sin dudarlo, me situé tras el atril dispuesto para el orador. Como mis seis compañeros todavía se mantenían en pie, les señalé con los brazos, para que cada uno escogiera el asiento más apropiado a su gusto. Y sin mayor espera, tomé la palabra.

—Queridos amigos y compañeros, parece que nos llega el momento definitivo, el eje de la misión para la que fue creada esta división internacional. Pero antes de atacar con detalle nuestras inmediatas posibilidades, quiero que lean con detalle este informe que les entrego.

De una cartera que me acompañaba sin deslizarse de la mano un milímetro, extraje las siete copias del informe sobre la piratería china, basado en un elevado porcentaje en el trabajo recibido de mi

buen amigo Curro. Tras quedar con un ejemplar en mi poder, regresé al atril y comprobé que todos lo inspeccionaban con atención. Dejé pasar los necesarios minutos, hasta comprobar que remataban la lectura. Decidí continuar con mis palabras.

—Deben saber por adelantado, que baso mis apuntes en un trabajo elaborado por la sección Informativa de la Comandancia General de Marina en Manila. Pero les ruego de forma encarecida, que hagan uso de esos pliegos con la máxima discreción. Deben tener en cuenta, que nuestra presencia en este puerto solamente es conocida por el Comandante Naval, un excelente amigo. Pero ni el Comandante General del Apostadero de Cavite, máxima autoridad de la Armada española en el archipiélago, ni el mismísimo Gobernador y Capitán General de las Filipinas saben media letra de que aquí ha entrado una división internacional, en la que se encuadra un buque español. De ahí la importancia de que empleen esa información solamente para sus ojos. Pero como deseo mantener la máxima sinceridad, debo adelantarles que, de los informes aportados por la Comandancia, he apartado un par de pliegos. Se trata de unos informes, que considero solamente de interés para objetivos españoles, sin influencia alguna en la misión general.

Me detuve unos segundos, mientras casi todos mis compañeros apartaban el folleto recibido con especial cuidado. Continué con la mayor tranquilidad, plasmada en mis movimientos.

—Voy a entrar por derecho en lo que entiendo como un trabajo personal, donde se pueden extraer las líneas de acción que hemos de abordar, con las variaciones que cada uno pueda entender o aportar. En el informe podrán comprobar, que casi el ochenta por ciento de los ataques piratas chinos, sufridos en los últimos cinco años, han tenido lugar al sudoeste del Mar de la China Meridional. Precisamente, se trata del espacio comprendido entre las islas Anambas y Singapur. Todos sabemos, que la ruta más habitual para los buques que desean pasar del océano Pacífico al Índico, se ciñe por estribor a unas diez millas del archipiélago de Anambas, con proa firme hacia Singapur, bien sea para tomar dicho puerto o su estrecho, que desemboca en el de Malaca y con final salida al antiguo Mar de las Indias[30]. Pero dentro de ese espacio de unas ciento cuarenta millas de distancia, el centro donde se ha sufrido la

mayor parte de la piratería china ha sido un imaginario círculo de un diámetro de cincuenta millas, desde Singapur hacia el nordeste. Entiendo, si no aparecen opiniones en contra, que esa reducida zona debe aparecer como nuestro centro vital de operaciones, si adivinamos las decisiones que tomarán los piratas. Si tomamos la derrota habitual que les he señalado, una vez tanto avante con Anambas y proa firme hacia Singapur, es muy probable que suframos los ataques cuando alcancemos ese círculo nombrado —señalaba en la carta con un puntero las zonas mencionadas—. No olviden, que, en el puerto de Manila, el imperio pirático chino se mueve bajo el férreo mando de Bank Guy, prepotente y desconocido personaje, al que se le adjudicaba el control y aprovechamiento de casi todos los actos de fuerza. Y gracias a sus muchos tentáculos, disponen de perfecta información del tráfico marítimo en los principales puertos de la zona.

Me detuve por unos segundos, para beber un sorbo de agua del vaso situado en la parte alta del atril, antes de continuar.

—Ahora entraré en el estudio de táctica y maniobra, a efectuar por los buques de la división. Deben tener en cuenta, que se trata del producto de mis consideraciones personales, y es posible que alguno o todos ustedes no concuerden con esta opinión. Desde el primer momento, he pensado en la posibilidad de presentar tres buques como cebo, señuelos separados en escasa distancia, una milla aproximadamente, que forman un triángulo imperfecto. Posiblemente, solo deban ser dos, cuestión que podemos discutir, aunque entiendo el trío como disposición más deseable. Estos buques deben ser los que menos llamen la atención, que no levanten sospechas de su verdadera identidad y armamento. Me queda claro, que el transporte artillado bajo mi mando debe ser uno de ellos, así como el vapor portugués, una unidad de parecidas líneas. Y para rellenar el trío, que estimo adecuado, estimo que el holandés *Van der Toorn* cumple los requisitos. Suponiendo que uno, dos o los tres buques que operan como cebo puedan ser atacados por un elevado número de champanes piratas, su habitual maniobra, las otras cuatro unidades deben situarse de forma que no puedan ser aparejados en el conjunto de la fuerza, pero a una distancia que les permita acudir en apoyo en escaso tiempo. Se trata de una difícil solución. Porque los tres buques que actúen como

carnaza, pueden llegar a verse verdaderamente comprometidos en mayor o menor medida, y necesitar el rápido apoyo del resto. Hay que elegir en este compromiso de distancias. Debemos recordar, que los piratas chinos basan su estrategia, como ha sido norma de casi todos los piratas del mundo, en un abordaje con un elevado número de hombres. Aunque nos encontremos a mediados del siglo XIX, así continúan operando, de acuerdo a los informes recibidos por las víctimas que consiguieron sobrevivir. Suelen intentar abordajes con los clásicos arpeos[31] y, como les he dicho, un número muy elevado de hombres, dispuestos a todo. Bueno, lo único que ha variado con el paso del tiempo, es el aumento de la artillería y el uso del vapor, aunque no lo empleen en todas sus unidades.

Un nuevo y necesario descanso, al notar la lengua reseca y pastosa. Pero tras un nuevo sorbo de agua, reanudé la disertación con rapidez, al sentirme dueño de la situación.

—Entremos ahora en un detalle importante y, posiblemente, decisivo. Me refiero a la distancia en la que se deberán situar las unidades en apoyo, un dilema a decidir. En mi opinión, si los emplazamos a demasiada distancia, es posible que lleguen tarde a prestar el necesario y vital apoyo. Pero también es cierto, que situados a escasas millas, los piratas o sus informadores pueden deducir, que los siete buques operan en grupo. Los tres buques que actuarán como señuelos, navegarán a unos seis nudos de velocidad, con la separación entre ellos que les he mencionado. De esta forma, se ofrecerán apoyo mutuo con facilidad en cualquier momento. En cuanto a los cuatro de apoyo lejano, pueden navegar formando una estrella alrededor de los cebos, a una distancia aproximada de unas ocho millas, incluso cubriendo el posible rumbo de escape de los malditos. De esta forma, uno podría quedar a proa, otro a estribor, otro a babor y el último a popa. Con esa configuración irregular, podrán entrar en apoyo en media hora o algo más. De todas formas, es indudable que se trata de un equilibrio de difícil decisión. ¿Cuánto tiempo sería posible soportar un ataque de champanes, sin necesidad de apoyo? Dependerá, por supuesto, del número de unidades en ataque y capacidad de abordaje, que podemos entresacar de los informes que les he ofrecido. Pero también dependerá de la fuerza propia. En todo caso, debemos suponer las peores condiciones para nuestros intereses. Y esas son que la zona

sea elegida por ellos, que atacarán con el número de champanes adecuado a sus intereses, y que el número de hombres a emplear también será de su decisión. Solamente debemos esperar, que no adivinen nuestras verdaderas intenciones, y que los siete buques operan como una división internacional. De acuerdo a esta situación de los buques, si todo rueda a favor y los piratas se deciden por una retirada, los situados a proa y estribor podrían cerrarles el paso. Un detalle a tener muy en cuenta, es la fusilería a disposición en las unidades que actuarán como señuelos. Mi buque dispone de una compañía de infantería de Marina, adiestrada durante bastantes meses en esa específica faena. Pero desconozco las posibilidades del *Andorinha* y el *Van der Toorn* en ese sentido.

Detuve mi parla una vez más, para contemplar a mis compañeros. Creí entender que, en general, sus gestos se acoplaban bastante bien a mis disposiciones. Ya había expuesto la parte esencial del trabajo, aunque me restaba una última.

—Nos falta por determinar, las acciones posteriores que deberán tomar los buques de la división. Si todo nos corre a favor y somos atacados, es de esperar que el combate se resuelva a nuestro favor en su conjunto. En ese caso, con los piratas escarmentados, sería imposible pensar en una futura acción de castigo por medio de la división, completamente desenmascarada. Por desgracia, también debemos suponer, que correrá bastante sangre en las cubiertas y los buques sufrirán desperfectos de mayor o menor gravedad. Por tales razones, sería ideal entrar lo antes posible en puerto amigo. Y aquí se nos abre la posibilidad de la estación británica de Singapur, cuyas posibilidades desconozco y el capitán de fragata Axworthy nos podrá aclarar. Por último, un detalle que he olvidado mencionar. En el trabajo que les he entregado, aparece una última página donde expongo unas pocas señales por banderas, para uso interno de la división. Como podrán comprobar, se trata de un código sencillo y muy manejable, solamente con frases de uso necesario o de emergencia. Por ejemplo, encontrarán: *Necesito apoyo urgente, Avería en la propulsión*, y otras de una línea parecida. No obstante, si deciden incorporar alguna otra, solamente han de comunicarlo.

Recogí la información empleada, mientras giraba la vista sobre los seis comandantes. Decidí dar el carpetazo final a mi

intervención.

—Bien, señores, esto es todo lo que, en resumen, había preparado para exponer ante ustedes en esta reunión. Ahora, creo que cada uno debería presentar su opinión sobre el plan trazado, así como los detalles que estimen oportunos. Quedo a su disposición.

Sin dudarlo, me desplacé hasta el sillón que se encontraba libre en la primera fila. Ahora, sentía los nervios un tanto atenazados en el estómago, ante la posible reacción de mis compañeros. Porque les juro en palabra de ley, que no estaba seguro de por dónde podrían aparecer los disparos más peligrosos. Por gracia de los dioses de la mar, no debí esperar mucho tiempo en tal estado. Porque recién tomado asiento, el capitán de fragata Axworthy se dirigía hacia el atril con rapidez. Y sin esperar un segundo más, tomaba la palabra con extrema decisión.

—Señores comandantes, compañeros y amigos. En primer lugar, debo agradecer al capitán de fragata Leñanza los deliciosos detalles recibidos, desde que entramos en la bahía de Manila. Y en concreto, creo que hemos disfrutado de un almuerzo difícil de olvidar, en un entorno realmente maravilloso. Pero por encima de todo, desearía alabar los trabajos llevados a cabo por nuestro compañero español y la confianza depositada sobre nuestros hombros. Muy pocos habrían compartido las investigaciones de Inteligencia de los servicios propios con el resto de los compañeros. Porque ya sabemos lo personales y reservados que solemos ser con tales informaciones. Encarezco a todos para que, cuando se disuelva esta división, arrojemos al fuego el compilatorio que acabamos de recibir, por mucho que nos cueste. Y ahora, entrando en el meollo operativo del asunto, también opino que el comandante Leñanza ha efectuado un trabajo extraordinario e impecable, desde cualquier punto de vista. En primer lugar, me muestro completamente de acuerdo en la zona escogida como posible escenario de los encuentros armados. Pero también muestro mi compromiso con la táctica a emplear, los tres buques escogidos como señuelos y la disposición general de todas las unidades. Es de agradecer, si así lo decidimos, que los tres buques centrales se arriesguen a perder bastantes hombres, hasta que lleguemos en apoyo los situados externamente. Todos los detalles tácticos me parecen perfectos, y no añadiría o quitaría una sola palabra. En cuanto a las acciones posteriores, si conseguimos

ser atacados y que nuestro plan inicial funcione, la división, completamente desenmascarada, dejará de tener vigencia. Llegará el momento de su disolución, aunque nada de esta cuestión se haya expuesto hasta el momento, ni siquiera en las directrices originales. Para mí es un placer ofrecer la estación naval británica en Singapur, con objeto de llevar a cabo la curación de heridos, las reparaciones necesarias, abastecimientos y todo lo que se estime necesario. Entiendo que será llegado el momento de que cada buque, de acuerdo a las órdenes particulares recibidas, opere con absoluta independencia. Si, por el contrario, el plan fracasa y no somos atacados en ningún momento, sería necesaria una nueva reunión, posiblemente en Singapur, para analizar posibles acciones. Esto es todo lo que deseaba añadir.

Pueden imaginar el alivio, la emoción y felicidad que sentí, al escuchar las palabras del britano. No esperaba un acuerdo tan absoluto, precisamente por quien todos consideraban como alma de la división. A partir de ahí, se sucedieron las intervenciones, en general de escasa duración. Y para colmar el vaso de bondades, todos se movieron en parecidos términos. De esta forma, se decidió aceptar por unanimidad mi plan de operaciones, con algunas variaciones menores. Me refiero en concreto a la velocidad de los señuelos, que se aumentaba a ocho nudos, y a que se intentara que, en ningún momento, pareciera que las dos formaciones trabajaban en común. Por tal razón, el triángulo interior se deformaba en lo posible, así como la posición de los cuatro buques de apoyo. Armando Matos alegaba, que disponía de suficientes fusileros y ametralladoras para llevar a cabo la labor impuesta en los posibles abordajes. Sin embargo, el comandante del mercante artillado holandés, Jan Johannes Kolsteren, se sinceraba al exponer su escasez de personal y armamento ligero. Por unánime acuerdo, se decidió que, de los cuatro buques asignados en misión de apoyo, se trasvasaran quince hombres de cada uno, en misión de manta y fusil, al *Van der Toorn*. Fue verdaderamente asombroso, comprobar la compenetración que conseguimos alcanzar. Por último, la salida a la mar desde Manila se estableció en firme para el próximo día 20, si no surgía ninguna imprevista contrariedad. De esta forma, se podría disfrutar de un par de jornadas de descanso, antes de entrar en la vena dura.

Cuando, en unión de mis compañeros, tomamos el carruaje de dos cuerpos para regresar al muelle, me sentía flotar entre nubes blancas. Había atravesado el Rubicón con excelente resultado y calificación, por lo que ya solamente nos restaba pelear a muerte e intentar, que el menor número de nuestros hombres resultara herido. Todo ello, si se nos concedía la gracia de ser atacados por los piratas chinos, un deseo bastante extraño de comprender, para quien no se encontrara al tanto de nuestra misión.

26. A POR TODAS

Las dos jornadas de teórico sesteo marinero gozado en el puerto de Manila, las dediqué por entero a preparar nuestros planes de acción. En primer lugar, en la mañana del día 19, reuní a los oficiales en su cámara, acompañados por los elementos principales de la dotación como maquinista jefe, contramaestre primero, condestable a cargo, así como al sargento de Infantería de Marina Durante, responsable directo de los fusileros. Y pueden estar seguros, de que nada dejé en el tintero. Les expuse con el mayor detalle posible los planes acordados, así como la necesidad de que todos sus hombres se mantuvieran al día de lo que deberíamos esperar en las siguientes singladuras, una información que se les transmitiría el mismo día 20 en la mar. Ya deben saber quienes me conozcan, ese permanente deseo de que mis hombres supieran en todo momento lo que deberían afrontar, sin vulnerar la discreción que en ocasiones se exige. Y reincidí en reclamar, que se les expusiera muy claro, que podríamos encarar combates sangrientos contra feroces piratas chinos, que nada sabían de la piedad, del combate sereno o de cualquier otra bondad del alma.

La reunión se llevó a cabo con entera libertad y sin cortapisa alguna. Les dije con claridad, que cada uno podía exponer sus dudas o preocupaciones. Y mucho me agradó, que el primero en alzar su mano fuera el joven cirujano, don Francisco Lomas, un joven entrado en faenas de sangre, en quien mucho confiaba.

—Ya veo, señor, que es posible padecer un elevado número de bajas entre nuestros hombres. De forma especial, muchos heridos con sangre. No sufrimos escasez de ningún elemento en la enfermería, que se encuentra dotada al ciento y más, un milagro concedido por gracia de los cielos. Sin embargo, sería oportuno

disponer de otra mesa de intervención, situada cerca de la existente. Hay espacio disponible y se podría conseguir, adaptando un tablero de los empleados en el reparto del rancho. Me refiero a fortalecerlo y enclavarlo convenientemente en cubierta, así como incorporarle los elementos adosados necesarios para su facultad.

—Me parece una brillante y oportuna idea, don Francisco. Le autorizo para que, en compañía del contramaestre primero y carpintero, consiga llevar a cabo la deseada mejora en el menor tiempo posible.

—Así lo haremos, señor comandante.

—Con su permiso, señor —ahora y sin descanso, se elevaba el alférez de navío Huertas—, desearía conocer con detalle la derrota que hemos de seguir.

—Pensaba exponérselo de forma particular, como de costumbre, Huertas. Pero ya que lo pregunta, haré extensiva la información a todos, un dato que les puede ser interesante y positivo. Pero, por favor, exponga en el trípode la carta que le solicité, y así lo comprenderán con detalle.

Huertas actuó con su habitual diligencia. En pocos segundos, ajustó al expositor una carta, en la que aparecía el Mar de la China Meridional en su conjunto. Tomé el puntero para continuar.

—Bien, señores, de acuerdo con las decisiones tomadas por los siete comandantes de los buques de la división internacional, desde Manila haremos derrota directa, para pasar al norte de las islas Bungurán, también llamadas Natuna —señalaba con el puntero, en todo momento, la información que les exponía—. Deberemos navegar poco más de mil millas de distancia, a un rumbo cercano al sudoeste. Atravesados los pequeños islotes septentrionales de las Bungurán, enmendaremos el rumbo claramente a babor, para dejar el archipiélago de Anambas ceñidos por estribor. Y una vez tanto avante con esas islas, aproaremos por derecho hacia Singapur. En esa derrota desde Anambas a Singapur, dentro de ese espacio de unas ciento cuarenta millas de distancia, la zona donde se han sufrido la mayor parte de los ataques de los malditos chinos ha sido un imaginario círculo de un diámetro de cincuenta millas, desde Singapur hacia el nordeste. Esa reducida zona debe aparecer en nuestras mentes como el teórico centro de operaciones, si adivinamos las decisiones que tomarán los piratas. Si tomamos la

derrota habitual que les he señalado, una vez tanto avante con Anambas y proa firme hacia Singapur, es muy probable que suframos los ataques cuando alcancemos ese círculo nombrado —señalaba de nuevo en la carta con el puntero las zonas mencionadas —. Y Dios quiera que así sea, porque si no sufrimos acometida alguna, significará que hemos fracasado por completo en la empresa, al menos de momento. Y por desgracia, sería necesario replantear la estrategia de nuevo.

—Pero usted cree, señor, que seremos atacados en esa precisa zona —medió el alférez de navío Olmos.

—En efecto, así lo estimo con escasas dudas. Como les decía, un elevadísimo porcentaje de ataques se han sufrido en esas aguas durante los últimos años. No obstante, existen excepciones, como aparecen en toda norma. Por ejemplo, el último desastre marítimo acaecido por ataque de piratas, cuatro meses atrás, lo ha sufrido un pequeño vapor español, el *Santa María de Gracia*. Este carguero, de un porte inferior a las ochocientas toneladas, fue atacado y despedazado en el estrecho de Macasar, cuando intentaba pasar del Mar de Célebes al de Java, a la altura de Balikpapán. Solamente sobrevivieron cuatro hombres, que milagrosamente ganaron la costa a nado. Gracias a ellos, se tuvo conocimiento de la barbarie sufrida por la dotación, unos detalles espantosos que prefiero evitar. Pero estoy convencido de que, en Manila, hemos sido observados por los informadores de los piratas, y no dejarán pasar sin mordida un bocado tan apetitoso. Nuestro buque es prácticamente similar a los pertenecientes a la naviera *Cunard*, que habitualmente carga elementos importantes. Y de la misma o parecida forma se aparecen a la vista el *Andorinha* y el *Van der Toorn*. Pero también deben nuestros hombres conocer al punto y detalle, la calidad del enemigo que enfrentaremos. Todos saben, que esos piratas chinos basan su actuación en los abordajes con mucho personal a disposición, armados de todo lo que pueda herir y matar. Incluso emplean armamento utilizado en siglos pasados, pero que todavía cumplen su sangriento cometido. Las vidas propias o enemigas no les importan un bledo, como es fácil imaginar.

—En ese caso, señor, deberán entrar al clásico abordaje —dijo Llorens.

—Así suelen hacerlo. Porque con esa táctica, su clara

superioridad numérica se convierte en un factor esencial. Por tal razón, el buque holandés ha sido auxiliado de personal por los cuatro buques que navegarán en apoyo lejano.

—¿Apoyo lejano, señor? —Preguntaba Olmos de nuevo, con el rostro en clara interrogación—. ¿A qué se refiere?

—Tiene razón con su pregunta, Olmos, porque todavía no les he expuesto la formación que deberemos adoptar, tras avantear el archipiélago de Anambas. Tres buques, los que han conseguido un mejor camuflaje, me refiero al *Van der Toorn, Andorinha* y *Doña Mencía*, navegarán en un teórico triángulo suficientemente imperfecto, separados a escasa distancia, a una velocidad de ocho nudos y con proa firme hacia el estrecho de Singapur. Por fuera, a unas diez millas más o menos, se encontrarán los otros cuatro, dispuestos para prestar apoyo de inmediato. Fabriqué a la rápida un código sencillo de señales, que se encuentra en manos del segundo comandante, para que cada uno pueda comunicarse en caso de emergencia o necesidad. Es de suponer, que los tres cebos sufran el ataque más duro, incluso claramente peligroso. Considero que el correcto y certero empleo de la artillería, que se zafará en el momento oportuno, será fundamental. Y especialmente, la habilidad y arrojo de la fusilería, en la que mucho confío. Por tal razón y como les he adelantado, al buque holandés, escaso en este importante aspecto, se le incorporarán hombres de los otros cuatro buques. Pero hay un detalle que debemos tener en cuenta. Para el abordaje, los piratas chinos emplean los clásicos y seculares arpeos[32], pero en muy elevada cantidad. De esa forma, consiguen acoderarse en escaso tiempo. Por tal razón, hemos de preparar unas perchas de corte, para partirlos por largo en cuanto agarren en nuestra borda. Se debe seleccionar a un grupo de hombres con suficiente fortaleza y práctica, para ser situados cada diez metros de distancia en cubierta, listos para efectuar tal cometido.

Me detuve unos segundos, por si saltaba alguna pregunta rápida. Creí llegado el momento de explicarme.

—Les ruego que me disculpen, señores, porque les voy ofreciendo la información a salto de mata. La verdad es que no había preparado esta charla al detalle, y voy largando por entregas todo lo almacenado en la sesera, que no es poco. Pero creo que, en su conjunto, les he expuesto con suficiente claridad los puntos

principales de las acciones que podremos afrontar, si conseguimos que esos jodidos piratas caigan en el engaño. ¿Alguna duda más?

—En caso de que alguno de los tres señuelos se encuentre en comprometida situación, por sufrir ataque masivo —preguntaba Ponce— ¿cree que los buques de apoyo lejano llegarán a tiempo para auxiliarles?

—Es de esperar que así sea, Ponce. Los cuatro buques son rápidos, especialmente el prusiano, que puede superar los catorce nudos de velocidad. Pero también el norteamericano posee parecidas características en su propulsión. Y no debemos olvidar, que las tres unidades centrales deberán encontrarse atentas en todo momento para entrar en auxilio, si fuera necesario.

—Perdone, señor comandante —entraba don Estanislao, el contramaestre primero—, pero me gustaría saber qué intenciones alberga sobre el empleo del aparejo durante esas acciones cercanas.

—Eso, don Estanislao, dependerá del momento y las circunstancias. En principio, entiendo que el empleo del aparejo ofrecería más inconvenientes que ventajas. Porque la mayor parte del personal, incluidos marineros y grumetes en elevado porcentaje, deberán emplearse en la defensa de cubierta, como habrá comprobado en los adiestramientos. Pero todo se mantiene en el aire. Debemos encontrarnos listos para largar el trapo a la orden, cabos a la mano, en caso de emergencia de máquinas o necesidad de velocidad máxima. Esos detalles saltarán en su momento.

—Quedo enterado, señor comandante.

Entendí que las dudas se habían rematado, aunque estaba seguro de que cada uno albergaría en su cerebro una y mil inquietudes, que les rondarían sin descanso. Era el momento de rematar la reunión.

—Bien, señores, preparen a fondo todos los detalles que les he mencionado. Y quien quede franco de servicio, que baje a tierra y descubra las maravillas de esta bellísima capital, así como de su excelente cocina y, por qué no decirlo, de sus cariñosas mujeres. Decía el gran general de la Real Armada don Antonio de Escaño, que con los sentidos satisfechos se hace mejor la guerra. Y muestro mi completo acuerdo con tal sentencia, no lo duden. Ahora, doy por finalizada la reunión.

Entre sonrisas, todos se alzaron cuando abandonaba su cámara.

Avisé al segundo y a Huertas, para que me acompañaran. Una vez en mi gabinete, con mayor sosiego e información a mano, analizamos la derrota a seguir con todo detalle. De forma especial, me preocupaban los roques septentrionales de las islas Bungurán, de las que poca información aparecía en las cartas. Por fortuna, entre la colección de derroteros acumulada por el oficial de derrota, aparecía uno británico de pocos años atrás, donde se exponían con toda claridad los detalles que buscábamos. No obstante, decidí que concederíamos un resguardo más generoso, antes de caer a babor para encarar la etapa definitiva. Sin esperarlo, el segundo me preguntó con voz grave.

—Señor, ¿está seguro de que seremos atacados en esa zona?

—Segundo, bien sabe que en la mar y en la guerra nada hay seguro. Si en Manila hemos conseguido darles gato por liebre, creo que atacarán. Precisamente, me comentó el Comandante de Marina, que no se han sufrido ataques en los dos últimos meses. La razón principal puede ser que los buques suelen emplear derrotas alternativas y más seguras, alejadas del entorno de Singapur, que parece ser el cobijo seguro para esos malditos. Por lo tanto, deduzco que deben encontrarse como lobos hambrientos. Y estos tres mercantes en derrota hacia Singapur, presentan una buena carnaza. Puedo asegurarles con plena confianza que, en verdad, sería desastroso que no fuéramos atacados. Porque significaría comenzar de cero con una nueva reunión en la estación británica. Y lo que es peor, que no se me ocurren soluciones alternativas. Porque, entrados en el estrecho de Singapur y el de Malaca, no suelen producirse actos piráticos de envergadura. Posiblemente, por la cercanía a tierra británica y la alta probabilidad de sufrir represalias. Y necesitamos un ataque en toda regla, donde los malditos bucaneros amarillos echen el resto. Pero, bueno, mejor no pensar en otra solución y centrar nuestras posibilidades en la más plausible. Recemos para que caigan en la celada, y que no suframos demasiadas bajas.

Aunque parecía que todo el pescado se encontraba vendido, el resto del día y todo el domingo, regresé al tema y a pensar en posibles acciones a tomar por nuestra parte, en respuesta a los ataques que esperaba sufrir. Como la carga de alimentos para mi despensa particular había sido muy exitosa, disfruté de las viandas

y los caldos que Ricardo me servía con su habitual devoción. Mi criado se había convertido en un cocinero digno de palacio, condición que me agradaba por entero, aunque a veces el cocinero de equipaje, don Sinforoso Patanes, se mostrara ligeramente ofendido por aquella preferencia. También dormí por largo, por si acaso, una vez en la mar, llegaban las tortas podridas. Incluso el mismísimo domingo, noche anterior a la salida, entré en sueños como un bendito. Y por primera vez, gocé con imágenes de Mencía, amparando a nuestro hijo entre sus brazos. Rendido, rogué a la Santa Patrona por el bien de mi alma, y que me cubriera la suerte en las próximas singladuras.

Ya despuntaba el disco solar una cuarta sobre el horizonte, en la mañana del día 20, cuando, desde el puente de gobierno, ordené largar estachas de tierra y maniobrar con la máquina para salir de puerto a la bahía. Aunque lo intenté en solitario, fue necesario emplear el apoyo de dos de nuestros botes, para que nos separaran una distancia prudencial del muelle, al ser atochados contra él por el viento. Pero entrada la meridiana, encarábamos por fin el mar de la China Meridional, unas aguas donde se centraría nuestro destino en los próximos días.

Sin dudarlo, el alférez de navío Huertas, fiel a mis instrucciones, ordenaba rumbo directo a las islas Bungurán, una vez corregido por efecto del viento y las corrientes que se presagiaban. Y no nos esperaba la gran señora de las aguas con gasas y sedas, ni mucho menos. Durante las dos primeras singladuras, nos azotó un noroeste frescachón, con rachas negras de cascarrón, que alzaba la mar en marejada dura por nuestro través de estribor, con clara incomodidad de tablas y hombres. La situación llegó a preocuparme en bulto, especialmente que se mantuviera durante muchos días, y que debiéramos entrar en la derrota final en tales condiciones, poco adecuadas para las acciones que pensábamos tomar. No obstante, y por gracia de los dioses, en la tercera singladura, el soplo comenzaba a rebajar tintes a la vista, hasta quedar entablado en un fresco del nordeste, que agradecimos en ruegos.

Las situaciones relativas de los buques se tomaban a partir de la nuestra, como si el *Doña Mencía* se hubiera convertido en el faro guía al que todos debían acoplarse. De esta forma, por nuestra parte

solamente debíamos atender al rumbo y velocidad, sin ocuparnos de maniobrar para ocupar posición alguna. Aparte de los dos compañeros formados en impreciso triángulo por nuestras aletas, inicialmente a un cable de distancia, podíamos observar a los otros cuatro buques, emplazados en la correcta situación, aunque a veces, por la escasa visibilidad, llegáramos a perderlos de vista. Destacaba a proa el *Deutschland*, que largaba penachos de humo negro en ocasiones, mientras se deslizaba de una banda a otra en imaginario juego. Pero como no se observaba otro buque a la vista, retomamos los ejercicios doctrinales, especialmente los de artillería y fusileros. Y bien que me pareció advertir, cómo nuestros hombres echaban el resto del alma, ahora espoleados por las noticias recibidas sobre nuestro cercano futuro. Porque todos comprendían a fe cierta, que el día señalado en rojo se acercaba al galope firme.

En la mañana del sexto día, el vigiador cantó ¡tierra! dos cuartas a babor. Se trataba de la esperada recalada en las islas Bungurán. Cuando con mis prismáticos pude reconocer el perfil de la isla grande, también llamada Gran Natuna o Natuna Besar, comprobé en la distancia, tras frondosas junglas de un intenso verde, una elevada montaña que debía superar los mil metros de altitud. Ni siquiera llegamos a observar la Natuna del Sur o Bungurán Selatán, porque ya enmendábamos a estribor para ofrecer el debido resguardo a la pequeña isla situada más al norte, que en la carta aparecía como Bungurán Utara. Una vez norte-sur con la citada ínsula, enmendamos poco a poco a babor, para entrar a saco entre los dos archipiélagos, un total de doscientas setenta millas de distancia. Nuestra intención era dejar por la banda de estribor la isla más meridional del archipiélago de Anambas, de muy pequeña extensión, llamada Kitán, con el suficiente resguardo. A continuación, y sin mayor espera, deberíamos proceder por derecho hacia el estrecho de Singapur, y enfocar las millas de nuestro objetivo principal, ese momento deseado durante bastantes meses.

Como decía el derrotero británico, aquel conjunto de islas Anambas componían, a la vista, uno de los lugares costeros más espectaculares y hermosos del sudeste asiático. Allí donde se dirigiera la mirada, se encontraban aguas azules del color de la aguamarina, tornando a blanquecinas al aproximarse a costa, con grandes extensiones de arena y cocoteros tendidos por el viento. Por

fin, en la meridiana del siguiente día, al encontrarnos al sur de la isla Kitán, enmendamos el rumbo a estribor. Llegaba el momento de la verdad o, al menos, el que esperábamos que así se desarrollara. En su totalidad, se trataba de afrontar unas ciento cincuenta millas. Y era en su último tercio cuando, si las informaciones recibidas eran ciertas, deberíamos sufrir los ataques de los malditos, unos ataques deseados como si se tratara de una ambición maligna.

No obstante, en aquellos momentos de cierta tensión, llegaban a mi cabeza uno y mil detalles, que podían mostrar el desastre o fracaso de la operación emprendida. El primero, sin duda, se abría al pensar que los piratas hubieran descubierto el fin perseguido por nuestros buques. Mil detalles podían propiciarlo, como haber descubierto el camuflaje de las unidades, la navegación en grupo o, quién sabe si la elaboración de informaciones contrapuestas. Pero también podía ser posible, que el imperio pirata no se encontrara en aquellos momentos con suficientes unidades de ataque, condición difícil de creer. Pensaba, una y otra vez, en los datos ofrecidos por diversos informes sobre la localización de sus posibles madrigueras, que no habían sido atacadas jamás por desconocimiento cierto de su situación. Y en este punto particular, muchos datos coincidían en que los champanes de los malditos se escondían en la parte septentrional del estrecho de Johor, que separa la península malaya de la isla de Singapur, una zona de comprometida navegación. En fin, que los auspicios negros se extendían por mi cerebro como perchas de muerte. Por fortuna, a continuación, visualizaba los ataques, nuestras contundentes respuestas y las aguas cubiertas por sangre y despojos humanos. Un desgaste mental que no conseguía erradicar.

Una vez a rumbo directo hacia el estrecho de Singapur, ralenticé la velocidad a siete nudos, por estimarla más correcta a nuestros propósitos. Y como orquesta bien compenetrada, mis dos compañeros centrales se adaptaban a la nueva marcha con rapidez, para continuar formando un triángulo muy desigual, con el *Andorinha* por estribor, y el *Van der Toorn* a la banda contraria. Y me encontraba ensimismado en mis pensamientos, cuando escuché la voz del segundo comandante, a mi lado en el puente de gobierno.

—Parece que llega el momento decisivo, señor.

—Así es, segundo. En cuanto naveguemos cien millas más, a ojo

de mar, entraremos en el círculo mágico que proyectamos como centro de los posibles ataques. Será el todo o nada.

—Si le digo la verdad, señor, cambio de opinión cada cinco minutos —Martín sonreía—. Ahora mismo, por ejemplo, estoy convencido de que seremos atacados por un elevado número de champanes, y podremos responder con cañones en sangre.

—O que perdamos la vida. Cuando se entra en ataque de fusileros, segundo, las balas vuelan en mil direcciones y solamente la Santa Patrona puede asegurarnos la supervivencia. Además, aquí en el puente de gobierno nos encontraremos más expuestos a los proyectiles endemoniados. Bien sabemos, que los mandos sueles ser los objetivos principales en tales ocasiones.

—Si lo desea, señor, podríamos mudarnos a la cubierta principal y…

—Nada de eso, segundo. No pienso ofrecer la blanda en el momento decisivo. Sería un mal ejemplo para nuestros hombres. Es mejor que nos vean como gallos de pelea con la cresta emplumada, mientras gritamos arengas de guerra a los vientos. Además, confío mucho en los fusileros de Infantería de Marina. Esperemos que sigan al punto la táctica aconsejada y repetida en los adiestramientos. Estos soldados, procedentes de toda España, parecen bravos y sin temor excesivo.

—Así lo entiendo, señor. Conseguimos embarcar lo mejor de cada casa. En general, estimo que todos darán la cara sin arrugarse una mota.

—Dios le oiga. No obstante, a veces pienso que arriesgamos demasiado, un elevado número de posibles víctimas. Incluso llego a dudar, que merezca la pena entrar en tales acciones.

—Se trata de nuestra misión principal, señor, para la que fue formada esta división.

—Soy consciente de ello, segundo. Pero sufro más al pensar en que nuestros hombres pierdan la vida, que en mi propia seguridad. Muchos soldados son veteranos y es de pensar, que arrastran familias en sus estelas. Las muertes en la mar significan viudas, huérfanos y lápidas vacías. Pero, bueno, dejemos de pensar en tales augurios, que tan poco elevan la moral.

—Tiene razón, señor. Repasemos solamente las escenas de gloria y victoria.

—Me parece una decisión muy correcta.

En aquel momento, el alférez de navío Huertas se acercaba hasta mí.

—Hemos entrado en la derrota definitiva hacia Singapur, señor comandante. Y en cuanto hayamos navegado unas ciento veinte millas, nos encontraremos en el borde exterior del círculo imaginario de sangre.

—Buena definición es esa, sí señor —contesté de buen humor a mi oficial de derrota—. *Círculo imaginario de sangre*. Puede ser el título de una novela de guerra.

—Si salimos de esta con vida, señor, es posible que la escriba.

—No sea cenizo, Huertas. Por supuesto que saldremos de ésta con la victoria en la mano. Por cierto, avise a máquinas para que aumentemos la velocidad a ocho nudos. No larguemos sospechas innecesarias.

—Enterado, señor.

Volví a quedar de nuevo en soledad, esa característica que marca, segundo a segundo, la vida del comandante de cualquier buque en la mar. Intenté apartar las imágenes sangrientas de la cabeza, y centrarme solamente en el momento real. En unas quince horas, aproximadamente pasada la medianoche, entraríamos en el círculo que yo mismo había decretado como de posibles ataques, una decisión adoptada por todos los comandantes de la división sin opiniones en contra. Sería el momento de la verdad si…, si por fin aparecían los malditos con chuzos en la mano.

27. En el círculo

Apenas pude dormir unos pocos minutos durante la noche. Cuando parecía que los sueños acababan por vencerme, acudían a la mente imágenes borrosas y poco halagüeñas, de las que clavan dagas a su paso por las tripas. Era consciente de que, en la siguiente jornada, atravesaríamos el círculo mágico que, en aquellos momentos, entendía como una absurda creación de mente estragada y prepotente, en la que había involucrado a la entera división internacional. Porque, aunque todos hubieran apoyado sin dudarlo mi plan de acción, era yo, al fin y al cabo, quien había parido aquel esperpento. Y bien sabe Dios, que así lo estimaba en aquellos momentos.

Picaba la campana las cuatro de la mañana, todavía con noche cerrada, cuando Huertas, al comprobar mis ojos abiertos, me informaba en voz queda.

—Creo que, en estos momentos, entramos en el círculo mágico, señor.

—¿Círculo mágico? —Contesté de forma desabrida, sin poder evitarlo—. Más bien, podría decir el jodido círculo del fracaso absoluto.

—¿Fracaso, señor? ¿Por qué dice algo así? —Huertas contestaba, verdaderamente sorprendido—. Si me permite una opinión sincera, estimo que triunfaremos por largo en la empresa. Mañana seremos atacados por los piratas chinos, no lo dude, y les daremos su merecido.

—La jornada de mañana supone la última posibilidad de éxito para esta operación conjunta, emprendida con excesivo entusiasmo y escaso realismo hace muchos meses. Porque, en la tarde, acabaremos por abandonar ese círculo malparido, sin haber

avistado un mugriento champán. Y ya nos encontraremos situados en las bocas del estrecho de Singapur.

Huertas se decidió por el silencio, al comprobar el estado en que me encontraba. Y fue inteligente porque, si hubiese continuado unos segundos más con el empeño, podría haberle bufado a los ojos con mis negras palabras. De esta forma, regresé a la situación anterior, trasegando ideas negras en todas sus vertientes. Ahora llegaban a mi cabeza los datos que había leído, antes de abandonar la Península, en un libro escrito por un erudito inglés en la materia de la piratería china, así al menos lo presentaban sus editores. Y de las diversas y variadas historias que exponía en sus páginas, mucho me había sorprendido la correspondiente a Zheng Shi, la conocida como la *Reina Pirata de China*, también conocida por otros muchos nombres, como Madame Ching o Ching Shi. Cuando había enviudado de un poderoso pirata, había tomado el control de la piratería con mano férrea, y una decisión que todos temían. Nacida en Cantón en 1775, había llegado a reunir en pocos años una fuerza naval de 400 buques y 70.000 hombres. Pero al final de su reinado, cuando moría de las fiebres en Macao en 1844, se comentaba que su fuerza alcanzaba los dos mil champanes o juncos. Incluso había podido observar el dibujo correspondiente a su nave capitana, un imponente champán de cinco palos. Se comentaba que, para largar y ajustar el aparejo, compuesto de pesadas lonas rojas, aparejadas con juncos, llegaban a necesitar las cinco horas.

Sumido en aquellos pensamientos, comenzó a clarear el horizonte en tintes anaranjados. La suerte se encontraba largada sobre el tapete y, en las siguientes horas, comprobaríamos que no éramos atacados por buques piratas, con lo que nuestra empresa y esperanzas llegarían a su fin. Menos mal que, en aquellos momentos, acudía mi criado Ricardo al puente de gobierno con un generoso tazón de café y panceta asada sobre galleta tostada. Y bien saben los cielos, que devoré aquellos alimentos en escasos segundos, una bendición que, para gracia del alma, me devolvía a la vida real.

Las escasas luces que nos ofrecía el crepúsculo matutino parecían despertar con enorme pereza, como si les costara un enorme esfuerzo regresar a la vida. Sin embargo, media hora después, cuando mis pensamientos se tornaban de nuevo a la más negra espesura, saltaba la madre de las sorpresas como bombarda

en alto. De forma nítida entre el silencio absoluto que reinaba a bordo, se escuchaba la voz fuerte del vigiador, a quien reconocí como el cabo de mar Salvador. En la tarde anterior, siguiendo la recomendación del segundo comandante, habíamos ordenado que hombres experimentados ocuparan tales puestos de compromiso. Se reconocía un ligero trémolo en las palabras del curtido vigiador.

—¡Bulto gris a proa! ¡Gran bulto gris a proa! ¡Pueden ser barcos o perfil de tierra! ¡Todavía no se puede distinguir!

No comprendí aquellas dudas en hombre de mar tan corrido en varas. Sin dudarlo, tomé mis anteojos con cierto nerviosismo, aunque nada pude descubrir todavía en la dirección indicada. Pero de nuevo sonaba la voz rotunda del cabo de mar, ampliando la información inicial.

—¡Buques a proa! ¡Dos o tres unidades! ¡Champanes de elevado porte!

Puedo jurar ante los Libros Sagrados, que un ramalazo de aire placentero y esperanzador sopló con fuerza por mi pecho, como si hubiera recibido la mejor de las noticias. Y parece difícil de creer, que el avance de sangre corrida me abanicara el rostro en tan feliz bendición. Como todavía no podía apreciar los detalles, el cabo de mar ampliaba los datos en lo posible.

—¡Un champán de generoso porte a proa, acompañado por otros dos de mediano tonelaje a las bandas! ¡Los tres con proa firme hacia nosotros!

Como accionados por resortes de machina, todos los oficiales, presentes en el puente de gobierno, tomaban los anteojos y enfocaban hacia proa, con riesgo de sacar los ojos a través de las lentes. Por fin, comencé a distinguir las sombras grises con cierta exactitud. Y como la velocidad relativa de acercamiento, proa con proa, era muy grande, en pocos segundos podía distinguir interesantes detalles. El primero fue comprobar que no eran tres, sino cuatro los buques de la formación que enfilaban con decisión hacia nosotros. Sin embargo, aquel fue el momento en el que la mayor sorpresa se cebó en mí. Porque el champán que parecía ejercer la posición central, como insignia de la sangrienta flotilla, era de formidables proporciones. Con la habitual forma del champán chino, estilizada de líneas, y una extraordinaria eslora que le estimé cercana a los ochenta metros, arbolaba cuatro palos [33].

Tanto el trinquete como el mayor proel ofrecían una clara inclinación hacia proa. Por el contrario, el mayor popel y el mesana, éste último de escasa guinda, lo mostraban con claridad hacia popa. Entre los dos palos mayores se aparecía una chimenea chata y gruesa, que largaba escaso humo. En resumen, un colosal champán con propulsión a vapor.

Me encontraba ensimismado, como sobrecogido por celestial visión, mientras observaba aquella poderosa unidad, tan alejada en forma y dimensiones de los habituales dibujos, que se mostraban en diversas publicaciones. Llamaban la atención dos enormes ojos, de un diámetro cercano a los dos metros, dibujados con vivos colores en las amuras. Con tal adorno, posiblemente cumplían la antigua costumbre de los juncos chinos, de que los buques debían portar tales elementos para observar con nitidez la mar. Pero en esos momentos, tan ajustados nuestros pensamientos en los buques de proa, nos sorprendió la voz del cabo Salvador, en nuevo y poderoso grito.

—¡Cinco champanes de mediano porte por el través de babor! ¡Idéntico número por el de estribor!

Nuestros ruegos parecían haberse cumplido. No cabía duda de que, en escaso tiempo, seríamos atacados por aquel enjambre de malditos, dispuestos a sacarnos los ojos en vivo. Y debía ser buena la información recibida por quien comandaba aquella siniestra flotilla, al establecer durante la noche sus buques en la posición adecuada para atacar a los tres teóricos mercantes, situados como cebo en el triángulo central. Sin embargo, pronto comprendí, que me encontraba perdiendo unos segundos preciosos, un tiempo que podría echar de menos más tarde. Me dirigí al segundo sin dudarlo.

—Vamos a ver, segundo, que todos nuestros hombres ocupen los puestos de combate de inmediato y sin mostrarse demasiado. Tampoco quiero toques de corneta ni movimientos bruscos. Y los fusileros, que se alisten en sus puestos, convenientemente camuflados tras la borda. Su empleo debe suponer una negra sorpresa para los malditos.

—Muy bien, señor. Ahora mismo, navegamos a ocho nudos de velocidad y a palo seco. ¿Desea que se prepare el aparejo…?

—Que se mantenga el velamen en la situación actual, mantenido sobre manos duras, aunque sean pocas las que queden libres. Y

continuaremos con esta velocidad, de momento.

—¿Zallamos la artillería, señor, o esperamos a que se acorte la distancia?

—Que los artilleros se mantengan preparados en sus puestos, para descubrir las piezas cuando lo ordene por la bocina. A continuación, deberán cargar hasta el último elemento de a bordo, ya sean cañones, ametralladoras o fusiles.

—Entiendo, señor, que las unidades de proa se dirigen hacia nosotros, sin dudarlo, a su máxima velocidad. Todos con propulsión a vapor, aunque mantengan el aparejo largado al copo y flameando en exceso, condición difícil de comprender.

—Mantienen el aparejo largado, posiblemente por conceder escasa fiabilidad a sus máquinas. O se trata de alguna superstición china, tan habituales.

—Pues los cuatro parecen mantener el rumbo, para entrar proa con proa y abordarnos.

—No lo he dudado un segundo.

—Las otras dos formaciones han escogido sus presas en nuestros compañeros del triángulo. Y ese buque que se nos aparece como nave capitana, es de imponentes dimensiones. Nunca pensé que un champán alcanzara tales hechuras. Sufriremos bastante, si dispone de una artillería acorde a su desplazamiento.

—Sufriremos con seguridad, segundo, bien sea con su artillería o con los chuzos de abordaje. Puede ser que lo mande directamente ese maldito Bank Guy, el nuevo gerifalte del mundo pirático chino, que pretende dar un golpe de mano de altas miras. Incluso es posible que sea descendiente de la mismísima Zheng Shi, o que fuera designado para sucederle. ¿Qué hacen las demás unidades propias? Me refiero a los dos vecinos —dirigía la mirada a mi alrededor.

—Pues tanto el portugués como el holandés se mantienen a rumbo y velocidad, sin apoyo del aparejo. Pero observo movimientos cerca de sus piezas artilleras, posiblemente preparados para desmontar camuflajes, como nosotros.

—En efecto —recorría el horizonte con mis anteojos—. Bueno, segundo, tome las acciones previstas sin perder un solo segundo, y regrese a mi lado.

—Enterado, señor. Le diré al alférez de navío Ponce de León, a

cargo de la artillería, que acuda a recibir sus instrucciones.

—Pensaba decírselo.

Conforme transcurrían los segundos, comenzaba a distinguir muchos detalles entre los champanes, que se dirigían con resolución hacia nosotros, especialmente en el que consideraba como insignia y a quien más atención profesaba. Y no todos tranquilizaban el alma, bien lo sabe la Santa Patrona. Deben recordar, que la velocidad de aproximación con nuestro vapor debía superar los quince nudos. En primer lugar, comprendí que el número de hombres que se movía por cubierta era alarmante. Estimé a ojo de mar, que la dotación de la capitana, estimando los posibles miembros situados en las cubiertas bajas, debía superar los setecientos hombres. Una terrible y peligrosa cantidad. Debíamos ofrecer un elevado daño con nuestra artillería, tanto en hombres como en tablas, antes de que intentaran tomarnos al abordaje. Y por fin, cuando el insignia pirata ofrecía una guiñada fuerte a babor, posiblemente por despiste del timonel, pude atisbar gran parte de su artillería. Bien sabe el dios Neptuno, que resoplé de alivio, al comprobar que montaba a proa un cañón bombero de 68 libras o calibre cercano, alistado para disparar en caza, mientras el resto, cuatro o seis aparejados a banda y banda, parecían los clásicos de bala maciza. No obstante, mucho repasé ese montaje proel, que nos podía hacer mucho daño en los primeros momentos. Envié un rápido aviso al segundo, para que nuestros artilleros, al abrir fuego, apuntaran con la máxima precisión contra dicha pieza e intentaran desmontarlo.

Como ninguno enmendaba el rumbo una sola cuarta, la distancia se acortaba por momentos. Ya podía distinguir en todos ellos, especialmente en el champán capitán, una docena de hombres vestidos con largas casacas verdes y ribetes rojos, abiertas ligeramente, alguna de ellas puestas en directo sobre el cuerpo. Fue el momento en el que comenzaron a escupir alaridos y gritos de espanto en elevado tono, secular sistema empleado por los filibusteros caribeños, una pavorosa sinfonía capaz de impresionar y aterrorizar a las posibles presas. El segundo había regresado a mi lado, ahora junto a Ponce, oficial al mando de la artillería. Me dirigí a los dos.

—Bien, señores, en cuanto nos encontremos a quinientas yardas

de distancia, nuestra distancia de tiro eficaz, si los rumbos se mantienen, caeré franco a babor unas seis o siete cuartas, para cortar la T[34] y poder emplear todas nuestras piezas. Repito, Ponce, que nuestros tres cañones apuntarán al montaje de proa para desmontarlo por blancas o negras. Además de intentar dejarlo fuera de fuego, les será posible producir mucho daño. Como segundo objetivo, los palos, cuya rendición produce un gran enmarañamiento en cubierta para hombres y maniobra. Y cuando entren en su distancia efectiva, todas las ametralladoras a barrer las cubiertas de los cuatro buques. Es necesario reducir en mucho el número de malditos listos para saltar a nuestro bordo. Entiendo que entrarán a besar costados y lanzar los arpeos. Especial atención a cortar los cables, tal y como ya practicamos. Y, por último, cuando sea posible emplear los fusiles, todos nuestros soldados disponibles borda arriba, para disparar contra los bucaneros chinos. Pero deben recordarles una vez más, que deberán apuntar a un hombre determinado y no al bulto. A partir de ahí, espero que los buques en apoyo acudan para echar una mano.

—No podemos olvidar, señor —comentaba Ponce—, que los tres champanes menores que acompañan a la capitana poseen tres o cuatro cañones clásicos, posiblemente de a 18. No son bomberos, pero también pueden dañar nuestra superestructura.

—Ya lo había pensado. Pero cada problema, en su momento. Si conseguimos desmontar ese jodido bombero de proa, a continuación, nos dedicaremos a los demás montajes artilleros. Pero según tengo entendido, no los usan con destreza y, en cuanto les es posible, largan los arpeos de abordaje y se olvidan de ellos. Necesitamos un ritmo de fuego alto en nuestras tres piezas, para barrer en lo posible las cubiertas de montajes y hombres. Que se empleen granadas de metralla, desde luego.

—Enterado, señor —afirmaba Ponce.

—He observado, señor —comentaba ahora el segundo—, que los cuatro buques de la división situados en el exterior han variado el rumbo, para entrar cuanto antes al encuentro. De forma especial, el *Deutschland* prusiano que, en vista de los bigotes que salpican su espolón, ha debido aumentar el andar al máximo.

—No olvidemos, señores, que, en su conjunto, los piratas disponen de catorce unidades, con un total aproximado de siete mil

hombres como mínimo.

—¿Ha dicho siete mil hombres, señor? —Preguntaba Ponce, incrédulo en sus gestos—. No será fácil responder contra esa multitud.

—Pues responderemos Ponce, con los cojones en los cuernos si es necesario, hasta que estas aguas queden teñidas de sangre. Y ahora acudan a sus puestos con rapidez y ofrezcan las últimas órdenes a sus hombres. Tomo al alférez de fragata Llorens —lo señalaba con la mano— como oficial de órdenes, y con él les transmitiré las que estime oportunas.

—Muy bien, señor. Le ruego —el segundo bajaba el tono de su voz— que no se exponga demasiado. Será muy nutrido el fuego de fusilería enemigo y, no lo dude, con especial dedicación al puente de gobierno y sus mandos. Ya que no quiere bajar a cubierta, puede parapetarse contra los alerones de popa.

—No se preocupen por mí, que sé bien cómo alejar las balas del cuerpo —les ofrecí una falsa sonrisa—. ¡Vamos, al toro por los cuernos!

Quedé en el puente de gobierno, acompañado solamente por el oficial de derrota y el joven Llorens, instruido en su misión de entrega de órdenes en cualquier momento. Los demás ocupaban sus puestos de mando en las baterías. En aquel instante, aparecía mi criado Ricardo con el sable reglamentario, que engarzaba en el biricú de mi cintón, y la pistola-revólver de repetición *Lefaucheux*, calibre de 12 milímetros, con seis disparos, de las que habíamos recibido a bordo en Cádiz dos ejemplares con sus fundas de cuero negro. Para el resto de los oficiales y destinos de responsabilidad, se disponían de revólveres de cinco disparos, los reglamentarios del modelo *Kerr* de 1862, con un calibre de 11 milímetros.

Además del sable y revólver, Ricardo, tal y como le había ordenado, también portaba en su brazo mi carabina de caza, preparada sin funda y con abundante munición a mano. Muy habituado al arte cinegético, me consideraba muy experto con aquella arma en la mano y, como decía mi padre, me sentía capaz de romper el pico de una perdiz a veinte pasos. Se trataba de una carabina de repetición *Winchester*, con cinco balas en el cargo. Y aunque normalmente las de este tipo empleaban cartuchos de pistola-revólver, ésta, bastante especial, había sido adquirida por mi

padre en una de sus escalas en los nuevos Estados Americanos. Su principal cualidad era que empleaba proyectil compacto del calibre 40, con cañón excepcionalmente largo y una extraordinaria precisión, auxiliada por un alza de martillo en tirantes.

Creo que fue en aquel preciso momento, cuando se escuchó ese clásico retumbar, más propio del infierno. Porque la capitana enemiga hacía fuego con su cañón de caza, el bombero de 68 libras, más con intención de crear pánico y confusión que otra cosa. Porque su granada quedaba claramente corta en distancia, aunque con rebotes peligrosos sobre la superficie del agua. Al mismo tiempo, aumentaba de tono el griterío, si tal condición fuese posible. También los tres champanes acompañantes disparaban con sus fusiles contra el mundo, incapaces de emplear los cañones en caza.

La distancia se acortaba por momentos. Mientras mi sangre corría con pasmosa lentitud por las venas, todo el cuerpo se mantenía en tono resuelto y decidido. Era consciente de que la empresa llegaba a su decisión, y debíamos emplearnos al tope de nuestras posibilidades. Pensé en Mencía durante unos pocos segundos, como imágenes pasadas al galope por el cerebro. Sin embargo, mucho me aliviaron. Aunque supiéramos que los piratas chinos embestían en grupos como jauría de lobos, bien sabe Dios que no esperaba un ataque de siete mil hombres y tanta artillería a su disposición. Y menos todavía, la presencia de un cañón bombero, del que un tiro afortunado podía dar al traste con nuestra particular actuación. O que una bala rasa guiada por la mano de Satanás atravesara el casco a la altura de máquinas y nos dejara sin propulsión. Eran muchos los factores negros que podían producirse.

Estos tenebrosos pensamientos cruzaban mi cerebro en tormento, cuando el capellán, don Celestino, hacía acto de presencia junto a mí.

—Señor comandante, con todo el respeto debido, creo que debería haber dirigido unas palabras a la dotación con…

—Todo se ha producido de repente y a gran velocidad, páter. Tampoco he tenido tiempo de largar la arenga de rigor, y gritar por Su Majestad la Reina. Lo haré por medio de la bocina, antes de entrar en combate. Pero así es la guerra, que no avisa con flores. Proceda a bendecir desde lo alto, y conceda la preceptiva

indulgencia plenaria a nuestros hombres.

—Como mande, señor.

Don Celestino, con el rostro blanco como la cera, al comprobar la presencia de tanto buque enemigo a escasa distancia, bendijo desde el puente a la dotación, concediendo las indulgencias de rigor con rapidez. Por mi parte, al comprender que muy pronto entraríamos en faena de sangre, tomé la bocina dorada y a pulmón largué mis palabras.

—¡Dotación del vapor *Doña Mencía*! ¡Espero que cada uno luche hasta la última gota de su sangre, como siempre lo han hecho los hombres de mar de la Real Armada! ¡Viva la Reina! ¡Viva España!

Se escucharon algunos ¡vivas! en contestación, perdidos en la distancia. Permití a don Celestino que se retirara a la enfermería, su puesto habitual en combate, lo que hizo con diligencia y, en mi opinión personal, inevitable agrado. Mientras tanto, me preparaba para tomar la primera e importante decisión de aquella deseada jornada. Por fortuna, los champanes chinos continuaban con sus proas apuntadas de firme hacia nosotros, sin caer media cuarta a la banda, como si los tres señuelos debieran continuar impertérritos hasta ser abordados.

Los imaginaba preparando los cañones, especialmente el de proa de la capitana, así como alistando a la mano los cabos con los que largarían sus arpeos de abordaje. No lo dudé un segundo más. Tomé la bocina en la mano con decisión, para ofrecer la orden esperada. Bramé con un grito, en el que largaba el alma entera.

—¡Zallad la artillería! ¡Cargad!

Mientras escuchaba los habituales sonidos de corredera, que demostraban las acciones de los artilleros para liberar los cañones de sus camuflajes, y el martinete de los pestillos de carga, volvía a dar otra orden necesaria.

—¡Caña! ¡Toda a babor!

—¡Toda la caña a babor! —Repetía a viva voz el cabo Merceras, el mejor de nuestros timoneles, que se alistaba en su puesto en los momentos principales.

Al tiempo que nuestro barco caía con la proa franca hacia babor, dirigía la mirada hacia el alférez de navío Ponce, en espera de la señal acordada con su brazo, en la que debería indicarme que los

tres montajes habían cargado sin problemas. Y largos como horas se me hicieron, como si me marcaran estrías en la piel. Pero por fin, atisbé el brazo en alto, cuando ya el buque había caído seis cuartas, con su pereza habitual.

—¡Caña a la vía! ¡Mantén el rumbo una cuarta más a babor!

—¡Caña a la vía! ¡Una cuarta a babor! —volvía a responder el timonel.

Ya distinguía con claridad los champanes de proa, agrupados como cuña de coraceros en ataque contra mi buque. Pero por todos los Leñanza inhumados en el camposanto, que deseaba machacar aquel enorme champán, cuyos ojos me retaban en silencio.

Largué un último y bendito rezo a la Santa Patrona, para que el menor número de hombres de nuestra dotación cayera sin vida o malherido. A continuación, creo que fue casi unísono el retumbar del cañón pirata, con mi orden definitiva, mientras alzaba el sable en ofensa.

—¡Fuego! ¡Fuego a discreción!

Habíamos entrado en el momento de la verdad. Momento deseado y sangriento, por la madre sagrada. Mientras los buques amigos aproaban al centro del círculo mágico y largaban humo en penachos para llegar en nuestro auxilio con rapidez, debíamos aguantar la inicial acometida de aquellos malditos, que deseaban sacar nuestros corazones al cuajo.

28. SANGRE

No había rematado la segunda palabra de mi perentoria orden, cuando, desde nuestro vapor, se escupía fuego en llama por las tres bocas de sus montajes principales. En primer lugar, agradecí a la Santa Patrona, que continuara concediéndonos arrobas de suerte en cientos. Porque el champán insignia parecía no disponer de artilleros experimentados en el disparo de cañones bomberos. Aquel primer fuego con granada explosiva, que tanto me temía, nos pasaba por alto sin rozar siquiera la galleta de los palos. Y me mantenía con los ojos en máximo amparo, con la mirada atenta a la proa del champán insignia, mientras a la vista comprobaba los movimientos de recarga en sus sirvientes. No obstante, y por gracia de los cielos, la piñata de luces saltaba por los aires en majestuosa detonación, pocos segundos después. Porque nuestra primera andanada, disparada a menos de quinientas yardas de distancia, impactaba con dos o tres granadas en el punto indicado y más deseable.

Como digo, se producía una visible y enorme explosión a proa del monstruoso champán, que parecía comandar la flotilla. Y una vez disminuidos los humos y las estrellas, comprobaba que la caña del montaje bombero de proa quedaba destroncada de la cureña, y apoyada de forma un tanto cómica en inclinación contra la cubierta, como cochino despatarrado en matanza. Mientras respiraba sonrisas de infinita felicidad, comprendí que aquel putañero montaje no llegaría a ofendernos de nuevo con sus disparos. Pero para aumentar mi gracia, no acababa ahí el daño producido. Porque, además de que muchos piratas saltaran por los aires en acrobáticas y dramáticas piruetas de muerte, el palo trinquete, aparentemente enhiesto como pino laríceo, comenzaba a

moverse en pequeños círculos con cierto temblor, hasta rendirse de bruces sin remisión. Por fin, como si se tratara de una escena real pasada ante mis ojos con inexplicable lentitud, el mástil se inclinaba herido de muerte hacia proa, dada la inclinación que ya poseía. Como era habitual, con la caída, la maraña de cabuyería, cables y destrozos se acentuaba sobre cubierta, con severa dificultad para el movimiento de los hombres.

Mientras soñaba despierto con aquellas bellas imágenes, reaccionaba de nuevo sin perder un segundo. De acuerdo a mi propio plan mental, ordenaba al timonel caer de rumbo, ahora a estribor, hasta quedar de nuevo con el través presentado hacia el enemigo, sin perder distancia. Pero no por ello nuestros artilleros desistían en su empeño mortífero, porque continuaban disparando, aunque, con la proa en fuerte caída, se dificultara la labor de apuntar con cierta precisión. Era consciente de que, haber variado el rumbo en escape a máxima velocidad, habría sido lo más prudente en aquellos momentos para cuerpos y tablas de nuestro buque. Pero ya saben, quienes me conocen, que no soy de los que ofrecen la oreja blanda en la primera ocasión, y consideraba mi deber entrar a fuego y muerte contra los malditos.

Sin embargo, ahora cambiaba por completo la escena en su decoración general. Los buques piratas parecían reaccionar a la inicial impresión, posiblemente al comprender que habían caído en una celada. Que los que estimaban como presas mercantes de alto valor y sencillo apresamiento, se transformaban como por encanto en buques de guerra, más o menos artillados, al tiempo que otras cuatro unidades navegaban en su dirección, con las máquinas al máximo pulso. Pero bien sabe Satanás, que los desalmados chinos tampoco solían ofrecer la cara cambiada. Mientras las distancias se acortaban al máximo con riesgo de muerte, el champán insignia intentaba arranchar en lo posible y con muy difícil rapidez la maraña sufrida en la cubierta. Y como no podía caer a la banda, donde se encontraban demasiado cercanos sus tres compañeros, debió ordenarles maniobra independiente y de apartamiento urgente.

Una vez con proa libre, los cuatro champanes abrieron línea de fuego y comenzaron a batirnos con saña, aunque su puntería y ritmo de fuego fueran muy mejorables, sin contar con que los

cañones parecían obsoletos por más y con escaso mantenimiento. Quedaba meridianamente claro, que la labor artillera no era su punto fuerte, y todo lo ceñían a los deseados y sangrientos abordajes. Y aunque pensaba intentar evitarlos, no parecía cuestión sencilla, bien lo sabe el rey de la mar. Porque mientras continuaban con su cañoneo, que comenzaba a dañarnos, parecían rodearnos en firme. Sin dudarlo, solicitaba a máquinas la máxima potencia, para intentar salir de la ratonera que intentaban tenderme. Por desgracia, entre las ventajas de nuestro querido vapor, que no eran pocas, no se aparecía la facilidad de maniobra en rumbo, así como el necesario ritmo en el cambio de velocidad.

Los primeros daños los recibimos en el pasamanos del combés de babor, que arrastró con inevitable desgracia a varios fusileros con heridas de mayor o menor cuantía. Fue el momento en el que nuestras ametralladoras comenzaron su certera función, ese tableteo continuo que acaba por taladrar los tímpanos como martinete de arsenal, aunque se deseara cual maná celestial en aquellos instantes. El insignia de los grandes ojos había perdido terreno, posiblemente por su dificultad de maniobra. Sin embargo, los dos champanes de mediano porte, que se situaban por mi banda de babor, cerraban el copo sin remisión. Cuando parecía que tomábamos suficiente velocidad, el buque pirata más cercano lanzaba los cabos con los arpeos, una infinidad de garabatos en vuelo, trágica señal por sus posibles consecuencias. Y fue posible escuchar los golpes de sus dientes, al clavarse contra la borda.

Era capaz de comprobar a la vista, cada uno de los malditos que se agrupaban en su costado de babor, preparados para dar el salto mortal. Un número que bien podía representar una compañía de granaderos, sin que exagere una media mota. Aunque nuestros grumetes, nombrados para la faena, intentaban cortar los cabos con las perchas, aquellos malditos cobraban de ellos cabos con extraordinaria potencia y rapidez, hasta conseguir atochar los dos costados. Como es de suponer, fue el momento de que nuestros fusileros mostraran pecho y entraran en intensa acción de sangre. Y si a los chinos les suponía una nueva sorpresa, apenas lo delataron. Porque caían heridos de muerte en buen número sobre sus propias tablas, pero no el suficiente como para evitar que comenzaran a pasar a nuestro bordo. De esta forma, el combate se generalizó a

muerte hombre a hombre, aunque los soldados españoles continuaran con la maniobra letal de sus fusiles. En aquellos momentos, escuché los primeros silbidos de las balas cerca de mis orejas, por lo que me retranqué en parte junto al alerón de babor, fabricado con gruesos maderos, sin dejar de observar las escenas de dolor.

Cuando los primeros piratas pisaron de firme nuestra cubierta, comenzó un combate cuerpo a cuerpo con sangre derramada a borbotones, situación que poco nos convenía. Los malditos se encontraban en su terreno preferido, sin duda, aunque nuestros hombres tampoco se desentendieran de la mortífera faena. Fue el momento en el que observé a quien debía ser el patrón de aquella terrible nave, muy corpulento y con una de las casacas verdes que le llegaba hasta las rodillas, abierta como telón de escenario y gorro crespón en la cabeza. Creo que cruzamos la mirada en aquellos instantes, como si ambos nos reconociéramos al mando de cada buque. El maldito portaba un antiguo pistolón de dos cañones, que comenzó a elevar en mi dirección con inesperada y prepotente gallardía. Por mi parte y sin dudarlo, tomé la carabina, con el alza ajustada a los veinticinco metros, estimados en avance. Nos apuntamos a un mismo tiempo. Pero pueden estar seguros de que no me tembló el pulso un segundo. Disparé con decisión y la necesaria tranquilidad, poco antes de que el maldito amartillara su pistolón. Y no llegó a pulsar el gatillo, porque un segundo antes volaba la casaca verde hacia atrás, con los ojos del fornido pirata partidos en sangre.

Comenzó a preocuparme seriamente la situación, mientras observaba escenas más propias de narración de terror. Aunque seleccionaba blancos entre los asaltantes, que batía con facilidad, como si se tratara de perdices a peón, desde mi preciada atalaya, de pronto comprobé la presencia de un pirata más propio de leyenda secular. Porque aquel hombre, con unos dos metros de altura y cuerpo capaz de enrollar doble manta campera, portaba un chuzo de dimensiones formidables, que pocos habrían sido capaces de mantener siquiera en las manos. Recién entrado en nuestro bordo, de un primer mandoble cortaba a cuajo el pecho de un fusilero, que caía sobre la cubierta con los ojos perdidos en definitivo adiós. Y a continuación, se cruzaba en su camino uno de los pajes de escoba,

en este caso el famoso *Niño*, muy querido por todos al encontrarse más cerca del pecho materno que de las faenas de sangre. Debía haber mentido en su edad al inscribirse en el cuaderno de embarque, porque no debía haber cumplido los catorce años y no se alzaba de las tablas más de tres cuartas. El gigante lo tomó con fuerte risotada con su mano izquierda por su cabellera morena, hasta alzarlo sin esfuerzo medio metro por encima de la cubierta, como si se tratara de un muñeco cabezón. Y se disponía sin dudarlo a sajar su cuello como guillotina portátil, con el impresionante chuzo de abordaje. Mientras urgía a Ricardo, que en aquellos momentos recargaba mi carabina, el valiente muchachete, todavía mantenido en el aire, extraía de su cintón el cuchillo de abordaje, de pronunciada extensión, para clavarlo sin dudarlo con su escasa fuerza en la enorme barriga del monstruo. Mucho se sorprendió el atacante, al comprobar que la daga del muchachete se introducía en su carne como palillo en manteca. De esa forma, miró fijamente a los ojos del paje, extrañado. Y más todavía, cuando comprobaba que el *Niño* extraía y clavaba de nuevo su arma un poco más arriba, allí donde alcanzaba. Por desgracia, aquel monstruoso personaje mantenía fuerza suficiente, aunque de su panza cardenalicia manara sangre a chorro, para dar el cintarazo definitivo contra el cuello de aquel desgraciado paje. Y por todos los santos crucificados, que fue espantoso comprobar cómo la cabeza del jovencito quedaba en manos del asesino, prendida de la cabellera *renegría*, mientras su pequeño cuerpo rodaba por la cubierta con espasmos de horror. Mientras sangraba mi pecho en lágrimas de dolor, por fin, una vez cargada el arma, pude apuntar en firme contra el descomunal cuerpo que se me ofrecía a la vista. Y bien saben los cielos, que no lo dudé un segundo, aunque precisara calmar las manos para apuntar en conveniencia. Puedo jurar por la salud de mi alma, que fue el disparo que efectué con mayor apetito voraz en mi vida. Tras vomitar el primer proyectil, que le impactaba en duro contra los ojos, aquel monstruo de la creación no se derribaba al piso, como habría sido la situación normal. Por el contrario, apartaba la sangre de su cara con el dorso de la gigantesca mano, como si se tratara de moscardas cojoneras, e intentaba buscar otro enemigo al que batir. Pero no estaba dispuesto por mi parte a consentirlo. Disparé de nuevo, ahora apuntando hacia el centro de su pecho. Y aunque

dudara de que el proyectil pudiera atravesar tan gruesa capa de grasa y maldad, el gigantón cayó de bruces contra la cubierta de inmediato, con el alma perdida en nubes negras.

Algunas de estas horribles visiones y otras de parecida índole, se mantuvieron durante muchos días en mi cerebro, especialmente la mencionada del *Niño*, con la cabeza separada del cuerpo en agitado movimiento. Una estampa de pavoroso recuerdo. Ahora sí que creía en las tenebrosas narraciones, que algunos contaban sobre las muertes producidas en la guillotina del terror francés. Sin embargo, también observé algunas efectuadas por nuestros hombres, que mucho me regocijaron, aunque nunca debamos alegrarnos del mal ajeno. Una de ellas la llevaba a cabo el alférez de navío Olmos, aquel joven gaditano, famoso a bordo por su permanente actitud vivaracha y guasona. Se enfrentaba a un chino de mediana estatura, que portaba un chuzo de abordaje plateado y ciertamente extraño, situado a crujía entre palos. Pronto comprendí que nuestro oficial tiraba a sable con especial maestría, cualidad que desconocía. Parecía un caballero en noble lance de alto copete, mano izquierda en jarra y mentón desafiante. Con hábil y certera maniobra, desarmaba a su contrincante con inesperada rapidez. Y sin dudarlo, se decidía por la estocada final en el pecho. No obstante, el pirata efectuaba un rápido escorzo con su cuerpo, para evitar la cuchillada definitiva. Pero el maldito solamente conseguía, que la punta del sable le entrara por la boca abierta, hasta salir por la parte trasera de la garganta con chorro de sangre en fuente. Sin pensarlo dos veces, Olmos sacó su arma con rapidez para enmendar el golpe, ahora en el pecho con claridad. Un joven valiente como pocos y con una frialdad digna de elogio.

Otra estampa que mucho recuerdo la vivió el gaviero *Manitas*, un marinero vivaracho natural de Palamós, de muy escasa estatura y prodigiosa agilidad, así como magro de carnes hasta los huesos. Con el chuzo en la mano, comprendió que la estocada definitiva de aquel fornido maldito le llegaba en hora de muerte. Sin embargo, con su habitual ligereza de cuerpo, efectuaba un inesperado salto, más propio de cómicos de feria, que le permitía agarrar uno de los cabos cortados en vuelo. Falló el pirata su ejecución, mientras buscaba el cuerpo en movimiento, al tiempo que *Manitas*, suspendido en el aire, le largaba un mandoble contra lo que mejor

le quedaba a mano. El machetazo impactaba en el rostro enemigo, justo en el puente de la nariz, con lo que se producía un enorme brote de sangre. Una vez repuesto en cubierta y sin esperar a que el maldito se repusiera, nuestro gaviero lanzaba su chuzo en tajo contra el pecho. Caído entre sangre el objetivo, *Manitas* se ensañaba con sablazos continuos, aunque ya aquel cuerpo pareciera muerto en alas. Y llamó la atención a su alrededor aquella inclemencia salvaje, porque un chino cercano, al observar la sangría, se acercó por la espalda del catalán, para cortar carne fresca. Menos mal que me encontraba al tanto desde mi privilegiada atalaya, y conseguí apuntar a su pecho cuando ya el alma de nuestro joven se movía en negro. Impactó mi bala en su pecho, momento en el que nuestro hombre parecía regresar a la realidad.

La situación se tornaba peligrosa por momentos. Porque, por desgracia, los piratas amarillos continuaban abordándonos, con grave peligro de nuestras almas. Parecía difícil de creer, que sus bodegas vomitaran hombres y más hombres sin descanso, como si aquella maldita carga no presentara un posible final. Tal visión me hizo pensar en desenlaces desastrosos, y ya me saben optimista como pocos. Pero mucho me alarmó, que algunos intentaran trepar por la escala que se dirigía al puente de gobierno con ensordecedores gritos, como si debiéramos rendirnos a causa del terror acumulado. Sin excesivos problemas, conseguimos abortar tal maniobra de momento, con disparos a quemarropa contra las barrigas amarillas, y caída de los cuerpos escala abajo, lo que dificultaba su propio ataque. Comprendieron la dificultad de aquel empeño, por lo que se dirigieron a blancos más fáciles. Supuse que pensaban dejar el puente para los actos finales.

Por gracia de los cielos, todo en esta vida puede llegar a presentar una bendita solución. Y estoy seguro de que, en esta ocasión, la Santa Patrona tomó el mando de las acciones en primera persona y por derecho. Porque en aquel momento, cuando comenzaba a comprender que, más pronto que tarde, nos alcanzarían en el puente de gobierno, se escuchó con fuerza la sirena de un barco. Me refiero a la que se produce normalmente, cuando un buque cruza boyas para entrar en puerto. Pero en esta ocasión, no se trataba del pitido corto habitual, sino de un bramido continuo y desgarrador. Alcé la vista para comprobar con enorme

felicidad, que el buque prusiano llegaba a embestirnos de proa en conjunto, mientras largaba enormes penachos de humo negro y salpicaba con bigotes de altura su poderoso contrafuerte. Y así continuaba, proa con proa, con riesgo cierto de varar contra nuestro propio buque. Sin embargo, mi buen compañero, el conde von Dambrosky, maniobraba como los ángeles. Aquella tremenda fortaleza germana, se mantenía en su puente de gobierno, alzado como un imbatible dios particular, con su largo y alabeado sable alzado en la mano. Continuó con su espolón apuntado a mi proa, ahora ligeramente caído a estribor. Y debo aquí recordar que, como más tarde me comentó, en su roda se aparejaba un grueso espolón de acero, que se calzaba casi dos metros y medio por debajo de la línea de flotación, un antiguo y efectivo sistema que ya se utilizaba en nuestra fragata blindada *Numancia*. En pocos segundos, escuchaba el ruido producido al cortar los cables de abordaje y el rodamiento de ambos costados entre sí, al tiempo que, una vez a la altura de los dos champanes que me atacaban por esa banda, hacía fuego con toda la batería de estribor contra ellos. El retumbo infernal fue tan magnífico, que nos hizo temblar a todos. Sin embargo, comprobé con los ojos bien abiertos y preñados de felicidad, cómo barría a un tiempo las cubiertas de los dos buques que tanto me ofendían, separándolos de mi costado. Como si se tratara de un fuerte manotazo ofrecido con guante de hierro, hacía desaparecer todo lo que se encontraba en sus cubiertas. Las granadas explosivas detonaban en el momento y lugar preciso, con un efecto demoledor.

Los dos champanes de babor quedaban con rastros de muerte en su cubierta, medio desarbolados y escasa maniobra disponible, mientras por efecto del abordaje prusiano, ambos se separaban de mi costado. Por una parte, los malditos que se mantenían a nuestro bordo quedaban sorprendidos y con el alma en suspenso. Nos centramos en ellos con los fusiles de los soldados, chuzos y hachuelas de abordaje, sin olvidar mi magnífica carabina que batía cuerpos sin cesar. También actuaba a tono nuestro cañón de proa, que se mantenía en tiro. Disparaba de continuo contra el champán que nos había abordado por estribor, acción a la que se sumaban poco después los dos bomberos restantes, repuestos en sistema.

El prusiano no cesaba en sus acciones de castigo un solo

segundo. Continuaba disparando cañones y ametralladoras a elevado ritmo de fuego contra los dos champanes desmontados, hasta hacer desaparecer aquella amenaza como por encanto. Ya les digo que, por nuestra parte, además de acabar con los malditos que todavía se encontraban en cubierta, incluso con los que parecían intentar una honrosa rendición, ordenaba máquina atrás a máxima potencia. Tan sólo una docena que soltaban sus armas hacia el agua, y se lanzaban de bruces sobre cubierta con las manos sobre la cabeza, fueron tomados presos y enmarcados con rapidez con grillos en manos y pies. De esta forma, al comenzar nuestra ciada con fuerza, los cabos de abordaje del champán de estribor se tensaban al máximo y comenzaban a saltar como impulsados por resorte, aunque arrancaran algunas partes de nuestra borda. Ahora, repuestos con los tres montajes principales y las ametralladoras de babor, disparamos con saña contra la unidad que parecía quedar en función.

Entendí que me llegaba el momento de intentar analizar la situación general de las unidades de la división. El buque portugués, auxiliado por la fragata francesa, parecía reponerse de las acciones de abordaje iniciales, la misma situación vivida por nuestro vapor. Y el caso del buque holandés corría parejo camino, arropado por el buque norteamericano y sus poderosos 32 cañones bomberos. Por su parte, el británico, que merodeaba en intención de cortar posibles retiradas de los malditos, acabó por decidirse en apoyar al portugués que, incluso con la ayuda francesa, no parecía aclarar la situación en positivo.

Mientras el buque prusiano continuaba su intenso bombardeo sobre los dos champanes de babor, rematando poco a poco su total destrucción, con nuestros fuegos y acción decidida, acabamos por acallar los disparos del champán de estribor, una vez separado a prudencial distancia. Y aunque mucho me dolía observar nuestra cubierta, sembrada de banda a banda por cuerpos caídos, elevé la mirada para dirigirla hacia el champán insignia. Con graves problemas en aparejo y, posiblemente, en máquinas, el buque de los ojos saltones había virado en redondo. Parecía ajustar la proa ligeramente a estribor, hacia tierra. Comprendí que, olvidados sus compañeros en serios apuros, aproaba hacia la entrada del estrecho de Johor, que separa la parte meridional de la península malaya de

Singapur. Y sería allí donde, posiblemente, mantendría su madriguera principal y de donde podría recibir apoyo. No lo dudé un segundo y ordené a máquinas régimen de máxima potencia, mientras arrumbaba hacia el dios de los malditos. El *Doña Mencía* reaccionaba lento pero firme, hasta alcanzar una aceptable velocidad, cercana a los doce nudos. Pero de nuevo parecía sonreírme la suerte por troneras. El buque enemigo no debía ofrecer más de cuatro o cinco millas de andar, con lo que la distancia entre nosotros disminuía con claridad a vista de cormorán.

Con las máquinas largando humo en bucles, entendí que el maquinista jefe no se guardaba ni media galleta en la bolsa, y nuestro buque debía alcanzar su máxima velocidad. Con gran placer comprobaba, que el champán del gerifalte asesino se acercaba a nosotros con más rapidez de la esperada. No pensaba ofrecerme para un posible abordaje, bien lo sabe Dios, por lo que maniobré ligeramente a babor, hasta que nuestros tres montajes, repuestos al ciento, entraran en arco de disparo. Y ya dentro de la milla de distancia, ordené fuego a discreción para la batería principal. Poco a poco, conforme llegábamos a besar su popa, nuestros fuegos dañaban muy por alto el buque enemigo. Conseguimos, en principio, un elevado número de explosiones en su bordo, hasta desmantelar dos palos más. Pero fue de especial gracia comprobar una tremenda deflagración en su coronamiento, producto de un certero disparo, que lo dejó sin gobierno.

Ahora sí que podía gritar a los vientos, que el champán enemigo, la primorosa nave capitana de la sangrienta flotilla, quedaba a nuestra absoluta merced. Y sin dudarlo, continuamos el demoledor castigo a unas doscientas yardas de distancia, y a poco más de cien solamente unos segundos después. Cualquiera puede imaginar, el devastador efecto de tanta granada con metralla, repartida de proa a popa. Por fin, con gran placer pude atisbar la figura de quien debía ser el comandante general de la chusma amarilla. Con su casaca verde brillante, ribeteada en flecos de oro y abierta a las bandas por efecto del viento, gritaba como un poseso y agitaba los brazos hacia sus hombres, los que todavía no habían caído en sangre sobre las tablas. Aunque la distancia se mantenía en las cien yardas, enmendé la proa para acercarme un poco más. Y cuando, realmente satisfecho, estimé que me encontraba en la situación

deseada, apunté con sumo cuidado mi carabina hacia el maldito verde. Sin prisa alguna, disparé con la mayor concentración que mi alma podía ofrecer. Conseguí acertarle en la parte alta de su pierna derecha, cercano a la cadera, lo que le hizo caer a cubierta. Pero el muy bastardo se incorporaba con esfuerzo, para mantener las órdenes en alto. Una vez recargada mi arma y apuntada con alza ajustada, disparé de nuevo. Y en esta ocasión le clavaba una bala en el pecho, que lo dejaba inerme sobre las tablas.

El castigo al que sometíamos a la capitana era tan elevado, que los incendios a su bordo se multiplicaban. Los muchos piratas que se mantenían con vida sobre cubierta continuaban con los disparos, que poco daño nos ofrecían, al haber ordenado que todos nuestros hombres se cubrieran contra la borda y parapetos. Pero acabó por llegar el momento esperado por nuestros corazones. Porque el champán de los ojos vidriosos, parto negro de algún apestoso astillero, a causa del agua embarcada por muchos destrozos, comenzaba a rendirse de popa. Una visión placentera e inolvidable, que guardé en mi cerebro durante media vida. Poco a poco, la mar comenzaba a tragarse aquellas tablas ensangrentadas, mientras los que restaban con algún hilo de vida, intentaban asirse a cualquier elemento flotante. Pero tal y como habíamos convenido en la última reunión, nada de facilidades con aquella pandilla asesina, pura escoria humana. Mientras el agua comenzaba a lamer su proa, efectuábamos la última andanada, tres granadas explosivas con un magnífico rocío de estrellas. Observé con regocijo que el ojo de babor saltaba por los aires, mientras los restos de su roda se deshacían en astillas. Y poco más duró aquella celestial visión, al perderse bajo el agua el último vestigio de maderas.

Habíamos finalizado nuestra tarea con éxito absoluto. Tras comprobar que solamente tres o cuatro hombres conseguían asirse a un fuerte madero, y se impulsaban hacia tierra, permití su escape. Pero no lo entiendan como indebida generosidad. Ya habíamos acordado, que unos pocos debían alcanzar sus guaridas, para narrar con detalle la sangrienta y pavorosa derrota que habían sufrido. Aunque fuera difícil de creer, podría producir un efecto demoledor en sus continuas hazañas de muerte.

Llegó el momento de reducir el régimen de máquinas a media potencia, y virar para regresar hacia la zona de guerra. Pero ni

siquiera intenté acercarme demasiado, porque a la vista quedaba que los tres escenarios restantes se resolvían con facilidad. Habían sido poco más de tres horas de terrible combate, tres interminables horas, en el que podíamos declararnos como vencedores sin posible duda. Todos los champanes piratas hacían por los fondos sin remisión, mientras sus dotaciones perdían la vida sin remedio.

Por nuestra parte, aclaramos con esfuerzo y tristeza la situación en cubierta. Los muchos malditos con la vida perdida fueron lanzados a las aguas sin misericordia ni rezos añadidos. En cuanto a nuestros hombres, los heridos eran transportados a la enfermería con urgencia, mientras las bajas definitivas se apilaban con cariño en cubierta para una futura ceremonia. Llegaría el doloroso recuento de bajas y daños, que el segundo me ofrecería poco después. Se trataba de la única llaga labrada en el alma, tras la lucha mantenida con los bigotes por alto. Dirigí la mirada a mi alrededor, para comprobar que el resto de los buques de la división comenzaba a efectuar la misma labor, el paso más difícil de la sangrienta jornada. Pero habíamos vencido al terror en su jodida y bastarda base, condición que debía emocionarnos hasta las mismísimas entrañas.

29. Dulce amargura

Poco a poco y sin señal previa, los siete buques nos agrupábamos, como si necesitáramos la presencia de los amigos para olvidar algunas escenas dolorosas, vividas minutos antes. Y en esta situación, mientras intentábamos que nuestras unidades regresaran a una mediana normalidad, transcurrió una larga hora. Fue el momento en el que recibí la novedad de sangre por medio del segundo comandante. Llegó hasta mí en el puente de gobierno, con el rostro marcado de mensajes poco halagüeños y manos caídas. Le costaba entrar al trapo, por lo que decidí facilitarle la tarea.

—Vamos, segundo, largue las novedades negras sin mayor esfuerzo.

—La verdad, señor comandante, que ha sido un combate glorioso, cuyo simple recuerdo todavía me emociona. Aunque lo dudara en algunos momentos, hemos conseguido el objetivo previsto. Hemos vencido gracias al valor y entrega de nuestros hombres, aunque el precio pagado en sangre haya sido alto.

—Vamos, no demore más lo inevitable.

—A ello voy, señor, por mucho que me cueste. En primer lugar, henos sufrido daños de cierta importancia en pasamanos, especialmente el de babor, así como en ambas amuras, zonas de cubierta y aparejo. En este último apartado, será necesario reponer bastante cabuyería, marcada en cuelgue, especialmente en las tablas de jarcia. Le recomiendo no forzar la vela de momento, por si los anclajes hubieran sufrido demasiado. Por el contrario, el trapo parece intacto, aunque deberá ser comprobado a conciencia. También sufrimos un impacto de bala sólida a la altura del palo mayor, casi a la lumbre[35]. Los carpinteros actuaron en equipo con su rapidez y eficacia habituales. Consiguieron incrustar un

tapabalazos adecuado, con perchas de carga interiores. De momento, parece haber quedado establecido con la suficiente solidez, hasta que entremos en la definitiva composición. Y, por último, en cuanto al… —de nuevo dudaba.

—Seguro que se refiere al personal. Entremos en ese apartado de una putañera vez.

—Pues hemos sufrido, señor, dieciséis bajas irreparables —el segundo torcía ahora su gesto—. Me refiero a los fallecidos. Cuatro fusileros, seis marineros, cinco grumetes y un paje. Además, veintisiete heridos, cuyas vidas intenta salvar el cirujano.

—¿Heridos graves?

—Tres de ellos con muy mal aspecto a primera vista. Veremos cómo evolucionan, aunque el galeno no confía demasiado en conservar sus vidas. A uno de ellos, el soldado Martín Paredes, ha sido necesario amputarle una pierna con rapidez, para salvarle la pelleja, o intentarlo al menos. Hemos ampliado la enfermería a las chazas de velas anejas, por necesidad de espacio. Entre los que presentan heridas de leve consideración aparece el contramaestre segundo, don Casimiro, los cabos de mar Marín y Puchades, y su propio criado, Ricardo.

—Debí enviarlo a le enfermería, cuando comprobé que chorreaba sangre en abundancia por el brazo. Recibió un balazo mientras recargaba mi carabina y el valiente calló, hasta que la herida se hizo visible.

—Un valiente, sí señor. Pues solamente me resta decirle, que hemos engrilletado a dieciocho malditos, rendidos en vergüenza. Grillos a manos y pies, así como fuertes contra la borda. No merece la pena afirmarlos en la prisión. ¿Le parece bien?

—Perfecto. Pienso efectuar consejo de guerra sumarísimo, y colgarlos de la verga del mayor en cuanto nos sea posible.

—¿Y en cuanto a los caídos?

—Llevaremos a cabo la oportuna ceremonia religiosa, antes de enviarlos a los fondos, convenientemente lastrados. Es bien conocido, que las tumbas de los hombres de mar no necesitan flores, una vez posados entre las lápidas de Neptuno.

—Así es, sin duda. Y ahora, señor, ¿cuáles son sus intenciones? Necesitaríamos entrar en algún puerto, para que se intenten restañar los desperfectos sufridos de forma definitiva, si ello fuese

posible.

—Como la mar se encuentra casi en calma y el viento caído al ras, creo que deberíamos asistir a Junta de Comandantes. Si nadie la convoca, lo haré yo.

Como si se hubieran leído mis pensamientos por líneas en la distancia, en aquel momento, el capitán de fragata Axworthy izaba señal, del sencillo código que les había entregado en la última reunión, para celebrar Junta de Comandantes a su bordo. Y como me parecía una propuesta muy correcta, ordené alistar la falúa para trasladarme al buque británico. No obstante, como el *Red Lion* se encontraba a una milla larga de distancia, maniobré con la máquina a escasa potencia para acercarme lo necesario y no forzar la boga.

Media hora después, los siete mandos nos encontrábamos en la cámara del comandante británico, dispuestos para discutir las acciones finales, así lo consideraba al menos. Sin embargo, poco antes de que todos aparecieran, me acerqué al conde von Dambrosky para agradecerle su oportuno auxilio.

—Mucho le debo, comandante. Entró en faena en el momento oportuno.

—Nada ha de agradecerme, Leñanza. Mucho sufrí al comprobar su penosa situación a bordo, y largué hasta el último suspiro de máquinas para echarle una mano cuanto antes.

—Con su maniobra consiguió, que el número de bajas en mis tablas no creciera más.

—Mucho me alegro. Se lo han merecido.

Por fin, con los seis comandantes cómodamente instalados, Axworthy tomaba la palabra en un improvisado atril. Sonreía de bendita felicidad, así al menos me lo parecía. Se dirigió a nosotros sin dudarlo.

—Queridos amigos y compañeros. En primer lugar, debemos felicitarnos todos por el fantástico éxito de nuestra empresa. Un extraordinario colofón, difícil de olvidar. Lo mejor que podíamos esperar en sueños. Hemos conseguido ofrecer un severísimo castigo a los piratas chinos, que posiblemente tarden mucho tiempo en olvidar. Según mis cálculos, hemos hundido doce champanes, donde se han debido producir un número de bajas superior a los seis mil hombres, gran parte de ellos ahogados en su propia miseria. Y me parece muy correcta la decisión del comandante Leñanza, al

permitir que cuatro o cinco malditos alcanzaran tierra, si lo han conseguido, para que narren la terrible sangría sufrida por sus compañeros y lo piensen más de una vez, antes de atacar de nuevo a buques en derrota libre. También quiero resaltar y felicitar a los tres buques del triángulo, que, sin duda, son los que más han sufrido los ataques iniciales. Y de forma especial al vapor español *Doña Mencía*, que debió lidiar contra el champán insignia, un elemento de colosales dimensiones, jamás visto. Espero que su número de muertes y heridos no haya crecido mucho.

—Dieciséis muertos y veintisiete heridos —contesté, sin alzar el cuerpo.

—Mucho lo siento, aunque haya sido un esfuerzo necesario, de acuerdo a su plan estratégico, que ha funcionado a la perfección. Supongo que, tanto el buque portugués como el holandés, sufrirían un número parecido de bajas.

Se detuvo Axworthy, como si deseara ofrecer la importancia debida a los datos expuestos. Pero reanudó su parla con rapidez.

—He podido observar en la distancia los daños sufridos por los buques, más o menos importantes. Estimo que se aconseja una entrada en puerto, lo antes posible, para proceder a las necesarias reparaciones con cierta seguridad. No obstante, si alguno necesita acciones de carácter perentorio, reparación o remolque, estimo que pueden contar con el apoyo de la división entera. Como nos encontramos a unas veinticinco millas de Singapur, les ofrezco que atraquemos en los muelles del arsenal de la *Royal Navy* en dicha estación naval. Pero también estimo conveniente, si lo encuentran adecuado, enarbolar por fin nuestros pabellones de guerra, así como lucir la uniformidad reglamentaria en todos los hombres, para proceder a los trabajos necesarios. Entiendo que, con este combate, esperado durante tanto tiempo, hemos rematado la función para la que unimos nuestros esfuerzos. De esa forma, si no aparecen opiniones en contra, en el puerto británico daremos por finalizada nuestra misión, a no ser que dispongan de órdenes en otro sentido.

Se hizo el silencio, como si nos costara aceptar que el trabajo en común llegaba a su final. Parecíamos formar un grupo de amigos, que debía despedirse. Sin mayor espera, alcé mi cuerpo para elevar una importante pregunta.

—Hay un aspecto, señores, que hemos de decidir. Me refiero a

las bajas que deben recibir cristiana sepultura, y acciones a tomar con los malditos apresados. Por mi parte, he pensado en llevar a cabo un rápido consejo de guerra a bordo, y ajusticiarlos a todos ellos, bien colgados de la verga del palo mayor. En cuanto a los fallecidos de las diferentes dotaciones, es posible que algunos piensen en alcanzar Singapur y ofrecerles sepultura en tierra. Sin embargo, al menos por mi parte, prefiero una ceremonia marítima y dar con sus cuerpos en las aguas. Estimo que no hay mejor sepultura para los hombres de mar, que nuestro entorno habitual.

—Me parece muy correcta su propuesta y me uno a ella por completo, comandante Leñanza —contestó Axworthy con rapidez—. Si todos se encuentran de acuerdo, podemos efectuar una ceremonia religiosa conjunta, y que todos los caídos en el combate de la división internacional acaben con gloria en estas aguas. En cuanto a los procesos a levantar contra los piratas, cada uno deberá actuar de acuerdo con su propia legislación, a no ser que estimemos disponer de jurisdicción propia en la división, posibilidad cierta. Por mi parte, pienso colgar a los treinta y nueve que recogí de las aguas, y lanzarlos hacia la mar sin respeto alguno. No lo merecen. Y como entiendo que las dotaciones se encontrarán estragadas de cuerpo y alma, y se nos echará la noche encima, propongo que aguardemos en facha durante toda la noche, mecidos por la mar dulce, para hacer por la base británica mañana a primera hora.

Se expresaron algunas opiniones, casi coincidentes, de forma que todos acabaron por sellar la elevada en principio por mi persona. De esa forma, se decidió llevar a cabo los juicios sumarísimos en la siguiente hora, ajusticiar a los malditos sin misericordia y con extrema rapidez, para dejar las seis de la tarde como hora señalada para el ceremonial marítimo.

Se deshizo la Junta de Comandantes con cierta rapidez, siendo despedidos por Axworthy en la meseta con el ceremonial habitual, ahora recuperado con alegría. Mi falúa bogaba con ritmo de precisión, lo que mucho me alegró comprobar, al encontrarnos bajo miradas ajenas. Y en escaso tiempo, arribaba a nuestro portalón, donde me esperaba el segundo comandante, ávido de noticias.

—Sin novedad a bordo, señor comandante.

—Muchas gracias, segundo —lo tomé del brazo, para ofrecerle las indicaciones necesarias—. Debemos actuar con cierta urgencia,

que el tiempo nos come. En primer lugar, formaremos Consejo de Guerra sumarísimo y de extrema urgencia en media hora. Todos los componentes del consejo, vestidos con nuestros uniformes reglamentarios de la Real Armada. Los malditos, sin excepción, serán condenados a la horca. Que el contramaestre prepare de inmediato los nudos de ahorcamiento desde la verga del palo mayor. Capellán y cirujano presentes. Una vez colgados y certificada su muerte por el galeno, serán arrojados a las aguas sin piedad ni compasión alguna. Y debemos aligerar las acciones, porque a las seis de la tarde, una vez los buques agrupados, llevaremos a cabo la ceremonia marítima de entrega de los valientes fallecidos a las profundidades. Que se preparen los coys y lastres en conveniencia, sin dolorosas sorpresas. Vamos, que no podemos perder un segundo.

—Enterado, señor.

Una vez izado nuestro pabellón como buque de la Real Armada, veinte minutos después se establecía el Consejo de Guerra en la cámara de oficiales. Uno a uno, fueron pasando los piratas chinos, chusma degenerada y maloliente poco digna de seguir entre el mundo civilizado, algunos con necesidad de auxilio por encontrarse heridos. Con mi sable sobre la mesa y sin dudarlo, dicté sentencia de muerte por ahorcamiento para todos ellos, tras unas pocas palabras entre los cuatro vocales elegidos y el defensor, de acuerdo a nuestras leyes.

El contramaestre había actuado con extraordinaria rapidez. Formada la dotación un tanto arracimada en el alcázar, con guardia de armas y tambor al frente, comenzó a llamarse a los inculpados. Y para mi sorpresa, ni uno solo de aquellos degenerados emitió un gesto de miedo o petición de favor, como si se tratara de asuntos ajenos a sus personas. Mientras el tambor batía en tiemblo de justicia, don Estanislao ajustaba el nudo a la nuez del culpado, antes de ordenar a sus hombres cobrar del cabo que pasaba por la roldana de la verga del palo mayor y caía a cubierta. Una vez con el cuello torcido y la mirada asesina perdida en el infierno, se aguardaba el tiempo marcado por ley, antes de ser depositados de nuevo en las tablas, y que el cirujano emitiese su veredicto de muerte. Y sin mayor pérdida de tiempo, una vez desahogados del nudo corredizo, eran lanzados al agua.

Aunque no se tratara de un sentimiento de ley cristiano, mucho gocé al comprobar cómo todos aquellos malditos degenerados pasaban por el nudo corredizo[36], que separaba la vida de la muerte. Al mismo tiempo, las escenas vividas durante el combate pasaban a ritmo rápido por mi cabeza, de forma especial el rostro del *Niño* en el momento que su cabeza era desmembrada del pequeño cuerpo agitado. También recordaba a nuestros valientes fusileros cuando, con los piratas a bordo en elevado número y sin tiempo para recargar los fusiles, calaban sus largas bayonetas, para emplearlas a continuación como picas de coraceros. Fue en esos momentos, cuando algunos cayeron a las tablas heridos de muerte. Aunque se hizo un tanto larga, culminamos la ejecución de las sentencias. Pero tampoco podíamos perder un segundo más, en aquel apretado ritmo impuesto a nuestras acciones, como si deseáramos rematar la faena de sangre a la mayor velocidad. Sin embargo, se habían presentado minutos antes algunas anécdotas macabras de difícil olvido, como la búsqueda de la cabeza de nuestro paje, que acabó por descubrirse liada entre maromas gruesas a popa. Cosas de la mar y de los trasiegos del combate, cuando todo vuela por la sesera a ritmo de locura.

Tal y como habíamos acordado, el buque británico dirigía nuestras acciones. Una vez izada la pertinente señal por banderas, los seis buques restantes nos agrupamos en círculo a su alrededor, para llevar a cabo la desconsolada maniobra. Ya con independencia en cada buque, a bordo de nuestro vapor, el segundo comandante leía el nombre del finado, una vez instalado el bulto fúnebre en la tabla de lanzamiento, recosido el coy sobre su cuerpo y lastrado en conveniencia, para que se ajustara a besar los fondos. En dichos momentos, el capellán leía un sentido responso.

Comenzaban a caer las luces a plomo, cuando todos los buques dieron la novedad de haber finalizado la mortuoria ceremonia. En total y una vez declarados con seguridad por los comandantes, habían sido setenta y cuatro las muertes sufridas en los buques de la división. Y destacaba por alto los veintidós que declaraba el vapor portugués *Andorinha*, que también había sufrido con fuerza los abordajes iniciales. Una vez despejada la cubierta, al haberse concedido libertad de movimientos a la dotación, en compañía del segundo comandante acudimos a la enfermería. Durante nuestra

marcha hacia la cubierta inferior, me preguntaba con interés.

—¿Qué hacemos ahora, señor? Parece un poco tarde y ciertamente peligroso, intentar embocar el estrecho de Singapur con escasa visibilidad.

—Debe perdonarme, segundo. Olvidé comunicarle, que decidimos pasar la noche al pairo, cada uno como mejor lo desee, y ofrecer un merecido descanso a nuestros hombres. Rebajaremos las guardias al máximo.

—Me parece perfecto, señor. En ese caso, entiendo que mañana mismo entraremos en Singapur.

—En el arsenal de la *Royal Navy*. Así nos lo ha ofrecido el capitán de fragata Axworthy, de forma muy generosa. En principio, estimo que nuestros desperfectos pueden ser reparados por nuestro personal de a bordo. Pero es posible que nos falte algún elemento, como los maderos adecuados en tamaño y calidad. Pero ya atacaremos cada problema en su momento.

—Como mande, señor.

Por fin, arribamos a la enfermería, donde predominaba el color rojo. La chaza se encontraba concurrida hasta la bandera, lo que producía un sentimiento de honda pena. No hay peor experiencia, que la contemplación de la debilidad humana, especialmente cuando nos toca tan cerca. Todavía podían observarse restos sanguinolentos por las cestas rojas repartidas en el piso, mientras don Francisco se movía de una parte a otra sin descanso. Mientras por mi parte consolaba y animaba a los que se encontraban completamente despiertos, intentaba descubrir la presencia de mi criado Ricardo, sin conseguirlo. Pregunté al galeno, que me indicó la chaza anexa, donde se encontraban los más sanos y cercanos a recibir el alta. Una vez reconocido y a su lado, lo tomé de la mano, al tiempo que le preguntaba con el verdadero cariño que por él sentía.

—¿Cómo te encuentras, Ricardito?

—Hace mucho tiempo que no me llamaba con ese nombre, señor —sonreía, complacido—. Pues yo creo, que estoy en condiciones de recuperar mi puesto de trabajo sin mayor dilación. Me encuentro hondamente preocupado. ¿Quién se ocupará de vos estos días? Ha de comer bien y en abundancia, que no es…

—Calla y descansa, rapaz. No te preocupes, que sobreviviré.

Pero no olvides que, cuando el cirujano te conceda el alta, deberás mantener ese brazo sin movimiento alguno durante varias semanas.

—Me arreglaré con un solo brazo, señor. Siempre, claro, que no debamos entrar de nuevo en combate —ahora sonreía de aparente felicidad.

—No te preocupes, que no sucederá.

Comprobamos que todavía restaban dos hombres con la parca en vueltas sobre sus cabezas. De forma especial, el soldado de Infantería de Marina Martín Paredes, todavía atontado por efecto del láudano, con rostro febril, paño húmedo sobre la cabeza y el muñón de la pierna derecha apuntando en alto. Por desgracia, la estampa de la muerte aparecía grabada como máscara irreparable en su cara. Pregunté al cirujano.

—¿Tiene esperanzas, don Francisco?

—Muy pocas o…, o ninguna. Creo que ya la infección lo ha invadido.

—Que la Patrona salve su alma.

También saludé al contramaestre segundo, don Casimiro, que parecía flotar en salud, aunque mostrara una aparatosa venda en el pecho. Se trataba de un robusto gallego con sonrisa permanente y optimista como pocos, que declaraba encontrarse listo para el servicio. Nos mantuvimos alrededor de todos los heridos durante una hora, que se me hizo larga como filástica o cordón de madre. La visión de la cercana muerte solía cohibir mis sentidos y bajar al piso las esperanzas. Sin embargo, debía cumplir con mi obligación, por muy negra que se apareciera en cuadro.

Recuperada la cubierta principal, propuse al segundo que me autorizara para efectuar un brindis con nuestros oficiales, aportando las frascas a mi costa. Como era de esperar, la propuesta fue aceptada de inmediato. Una vez reunidos y con el caldo escanciado con generosidad, elevé mi copa en honor de todos.

—Han sido ustedes unos valientes en el combate, señores, lo que pienso comunicar a la superioridad en la primera oportunidad, a los efectos pertinentes. Hemos conseguido una victoria aplastante contra la piratería china y, por qué no decirlo, con ciertas dudas iniciales, lo que no habría sido posible sin su generoso y audaz concurso. Así que bebamos en honor de nuestra Reina y de todos ustedes.

Concedí que bebieran a gusto y sin medida, salvo los que se mantenían de guardia. También pasé por las camaretas con el mismo fin. Regresé al puente, donde me siguió el oficial de derrota, inquieto ante el próximo futuro.

—Creo que entraremos en Singapur, señor. Comenzaré a preparar las aproximaciones y todo lo que…

—No se preocupe, Huertas. Cuando, en la próxima mañana, el sol se haya alzado lo conveniente, el buque británico izará la señal oportuna para que todas las unidades le sigamos aguas. El capitán de fragata Axworthy conoce esta zona como la palma de su mano, según nos aseguró en la reunión, por haberse encontrado destinado en Singapur durante cinco años. No obstante, nunca viene mal comprobar que la vereda ofrecida es segura. Y eso lo dejo en sus manos.

—Tomo nota, señor. Pero… —parecía dudar—. Pero ¿ha decidido la derrota que seguiremos a continuación? Me refiero a cuando abandonemos Singapur.

—No adelantemos acontecimientos. Si la división se disuelve definitivamente en los próximos días, como espero, comenzaremos el tornaviaje hacia casa, una vez hayamos restañado todas las heridas de a bordo. No nos corre la prisa en ningún sentido, y nuestros hombres merecen un alargado descanso. Como es lógico pensar, navegaremos con derrota hacia poniente. Pero ya discutiremos los detalles en su momento.

—Quedo enterado, señor.

Mientras la oscuridad se ceñía al galope sobre nosotros, tomé asiento en el trono para pensar en libertad. Había sido una jornada digna de elogio, bien lo sabe Dios, pero también de las que dejan los músculos al filo y el alma tendida en nubes. Me sentía muy feliz. Porque habíamos consumado la faena para la que se nos había nombrado meses atrás. Habíamos ofrecido la cara contra los bastardos de la mar y triunfado en varas. Sin embargo, todavía no podía olvidar algunas escenas de terror, vividas en nuestra cubierta. La cabeza del joven paje en rueda trágica regresaba una y otra vez a mi cerebro, con dolores añadidos. Por desgracia, en esta vida siempre los mejores son los primeros en abandonar el valle.

30. SINGAPUR

En la tarde del día 30 de octubre, los siete buques de la división internacional quedábamos atracados a los muelles de la Base Naval británica de Singapur. Y bien que gozaba de merecido orgullo, al volver a mostrar nuestros uniformes reglamentarios y el pabellón de la Real Armada flameando a popa. Me sentía muy complacido al comprobar, que la parte más dura de nuestra operación se había verificado con absoluto éxito, y con cierta gloria para nuestras armas. Si, como estimaba, la división quedaba disuelta en los próximos días, solamente nos restaría aproar para cumplir el tornaviaje hacia la Península, un recorrido que a ojo de mar estimaba superior a las once mil millas.

En mi carpeta de cuestiones personales, establecí por orden de prioridad los asuntos que deberíamos acometer en la estación británica. Y, en primer lugar, sin dudarlo, se encontraba satisfacer los trabajos para que el buque quedara en flor de cuño, o intentarlo al menos, tras los daños sufridos por los piratas chinos. Por otra parte, sería necesario avituallarnos en conveniencia y a tope, tanto de alimentos de calidad y salud, como de aguada y, una parte principal, con carbón de calidad hasta los lindes y alguna línea por encima. Porque pensaba almacenar una cantidad de piedras negras, como jamás se había embarcado a nuestro bordo, aunque debiera ensacar por cubierta lo inimaginable y un poco más. Pero eran varios los posibles factores a tener en cuenta, como buscar un avituallamiento de calidad y encontrar carbón de la máxima eficacia y seguridad.

En aquellos momentos, dudaba de nuestra necesidad de presentar los debidos respetos a las autoridades británicas. Se trataba de un tema que, en mi opinión, debíamos haber enfocado en

la Junta de Comandantes, mantenida tras los encuentros de muerte. Pero esperaba que, más pronto que tarde, se nos indicara el correcto camino, antes de que debiera tomar las riendas por mi cuenta. Sin embargo y como ha sido norma habitual en mi conducta, un par de horas después de haber atracado reunía Junta de Oficiales en su cámara, acompañados por subalternos que desempeñaban cargos de importancia a bordo.

Una vez avisado de que la Junta se encontraba constituida, me presenté ante ellos. Y gocé al comprobar los gestos de felicidad, abiertos en los rostros de quienes esperaban mis palabras.

—Bien, señores, entrando por derecho, debemos enfocar los trabajos necesarios a bordo, antes de comenzar un largo tornaviaje hacia nuestros hogares, muchas millas a recorrer por todo el Mar de las Indias y el océano Atlántico. No obstante, considero por adelantado con escasas dudas, que la división internacional será disuelta en los próximos días, y quedaremos en libertad absoluta de movimientos. Pero atacando los temas en grano gordo, quiero que por cada destino se establezcan con detalle las labores de cierta enjundia, que se consideran imprescindibles o deseables para continuar nuestra comisión. Por una parte, carpinteros, contramaestres, fraguas y otros elementos, necesarios para reponer nuestra estructura dañada, tanto de casco como de aparejo. También los artilleros deberán repasar todas las piezas, hasta dejarlas a punto de azúcar. Y espero que, por parte de los maquinistas, se lleve a cabo una revisión al límite, sin dejar tubería, brida ni tornillo sin repasar. No olviden, que deberemos navegar por encima de las once mil millas, en principio sin posibilidad de recibir auxilio externo, hasta alcanzar el golfo de Guinea. ¿Se encuentra de acuerdo con esta opinión, maquinista primero?

—Por supuesto, señor, y en parecidos términos pensaba proponérselo.

—¿Necesitará apoyo de tierra?

—En principio, señor, estimo que con nuestro personal será posible llevar a cabo un recorrido total. Solamente en el caso de que se torciera algún trabajo, o que nos faltaran elementos de respeto, deberíamos intentar adquirirlos en la Base Naval. De forma especial, es posible que, una vez inspeccionados a fondo los tubos del sistema evaporador, sea necesario cambiar alguno, lo que ya hemos

realizado en tres ocasiones desde que salimos de España. Pero en el peor de los casos, no debe ser faena complicada adquirir los necesarios, por ser un buque de construcción inglesa.

—Muy bien. Les adelanto que no sé cómo se tejerán nuestras relaciones con las autoridades británicas, y el apoyo que podrán o querrán prestarnos. Pero espero conocer tales detalles en escaso tiempo. Así al vuelo, no se me ocurre nada más concreto. ¿Alguna duda?

No esperó muchos segundos el segundo comandante, para elevar la primera.

—Nos habló, señor, de restablecer el buque a su situación como unidad de la Real Armada. Hay dos factores que me gustaría conocer. En primer lugar, ¿piensa reponer la pintura que se marca en los reglamentos, o continuaremos embadurnados en blanco? Y, en segundo lugar, ¿considera mantener el nombre que exhibimos en el coronamiento de popa, así como su puerto de despacho, o repondremos el *San Quintín* original?

—Dos buenas preguntas, segundo, de difícil respuesta. Me gustaría reponer los colores que se marcan en el reglamento de pinturas de nuestra Armada, sin dudarlo. Pero no estoy seguro de que dispongamos del tiempo y los fondos suficientes, porque el monto total del material necesario debe ser bastante elevado. Tampoco estimo que sea adecuado gastar una importante cantidad en esa faena, con lo que dejaríamos las arcas casi a cero. Unos caudales que pueden sernos imprescindibles en el tornaviaje, si sufrimos algún revés en las millas a recorrer. Eso sin contar con que sería un penoso trabajo para nuestros hombres, que no lo merecen. Dejemos pasar los días y ya lo analizaremos con más datos. En cuanto a recuperar el nombre original, debo reconocer mi ignorancia. Don Estanislao —me dirigía al contramaestre primero —, ¿será faena sencilla?

—Así lo dejamos previsto en su momento, señor comandante. Tan sólo será necesario descalcar la gacheta dura con limpieza, así como la base de mortero fino, alistada bajo aquella. Sin mayores trabajos, aparecerá el nombre original, que solamente deberemos tratar con pintura.

—Me alegro, aunque sienta mucho que desaparezca el precioso nombre de mi esposa a popa —me permití una sonrisa—. Entiendo

que no corre ninguna duda más por sus cabezas.

De nuevo marré el tiro, porque Huertas alzaba el brazo con su habitual energía. Y no esperaba por mi parte discutir de la derrota en aquellos momentos, porque no disponíamos de los datos suficientes.

—En cuanto a la derrota concreta que deberemos seguir en el tornaviaje, señor comandante, supongo que establecerá…

—Llegado el momento, lo discutiremos, Huertas —corté su parla con suavidad—. Pero no creo que me haya equivocado en demasía, al estimar una derrota superior a las once mil millas.

—Apreciación correcta, señor, aunque la cantidad dependa de algunos factores, que deberemos tener en cuenta para decidir.

—Muy bien, ya llegará la ocasión. En ese caso, doy por finalizada la Junta, señores.

Una vez libre en cubierta y con el ánimo en alza, decidí visitar una vez más a los enfermos que, por gracia de los cielos, recorrían su penoso camino con esperanzas abiertas, sin que se hubiera producido hasta el momento fallecimiento alguno. Incluso el soldado Martín Paredes, con su pierna amputada, había mejorado ligeramente, aunque el galeno siguiera pensando en el peor resultado. Hablé con mi criado, que se encontraba muy molesto por no haber recibido todavía el alta.

—Pero, señor, me encuentro perfectamente —protestaba con gestos elocuentes—. Considero que no debo ocupar una de estas plazas.

—Eso deberá decidirlo el cirujano, Ricardo. Calma y buenos alimentos.

—Mañana mismo recibirá el alta, señor —intervenía el galeno—, aunque le dejaré inmovilizado el brazo durante un par de semanas.

—Me alegro, don Francisco —contesté de buen humor—. Pero inmovilícelo con fuerza de hierro, que poco confío en este rapaz.

Para colmar la jornada de buenos augurios, que todo continuaba saltando a roderas de gloria, poco después se nos entregaba una misiva a mi nombre, con el remite del capitán de fragata Axworthy. Y bien que la tomé entre mis manos con alegría y cierta intriga, al pensar que se podían resolver muchas de las dudas, que todavía almacenaba en la sesera. Una vez descalcado el lacre, la leí con sumo interés.

Estimados compañeros, comandantes de los buques de la división internacional: Como supongo que se mantendrán con inquietudes abiertas sobre la conducta a seguir en esta Base Naval, quiero adelantarles algunas noticias que pueden ser de su agrado. Si no lo hice en la última reunión que mantuvimos, se debía a que necesitaba algunos datos de las autoridades británicas. En primer lugar, no será necesario que lleven a cabo los actos protocolarios habituales de visita y cortesía. Mañana mismo, a 1800 horas, se encuentran invitados a una recepción en el pabellón particular de oficiales. Un carruaje los recogerá quince minutos antes, en la escala central del muelle en el que se encuentran amarrados. El acto será ofrecido por el comandante general de la estación, vicealmirante Jonathan Ingram. Y como se encontrarán presentes los principales mandos y representantes de la colonia, podrán dar por realizados y finalizados los habituales protocolos.

Otro aspecto de interés que deseaba señalarles por adelantado, porque el almirante Ingram se lo notificará de forma oficial en la mencionada recepción, es que, a todos los efectos, los buques de la división internacional serán tratados en la Base Naval de Singapur como unidades británicas. Me refiero a los apoyos necesarios de cualquier ramo del arsenal y que, de esa forma, puedan recuperar la operatividad de sus buques al máximo. También les adelanto, que el almirante estima, por recomendación mía, que la división debería quedar disuelta. La fecha exacta se les notificará, para llevar a cabo una ceremonia en la que se constate la magnífica labor que hemos realizado contra la piratería china, así como la disolución de la fuerza naval de forma oficial.

No duden en solicitar el apoyo que necesiten, ya sea de material o de ingenieros. Podrán hacerlo a través de mi persona, para lo que me he ofrecido sin dudarlo. Y, asimismo, respecto a los necesarios avituallamientos, teniendo en cuenta que muchos de ustedes deberán afrontar un tornaviaje de muchas millas.

Nada más de momento, comandantes. Tan sólo intento con mis palabras, tranquilizar sus pensamientos. Espero que mañana podamos brindar por el éxito conseguido. Pero les repito con absoluta sinceridad, que me tienen a su entera disposición para todo lo que estimen oportuno. Reciban un afectuoso saludo,

Capitán de fragata Lewis Axworthy, comandante del paquebote de la Royal Navy, Leicester.

Como es fácil imaginar, quedé con el ánimo entrado en nubes blancas tras leer aquella misiva, plena de amistad, compañerismo y colaboración. En verdad que se allanaban de un plumazo casi todos los problemas, que manejaba en el cerebro minutos antes, aunque quedaran algunos detalles de escaso relieve por aclarar. Obligado por las circunstancias, decidí que el cocinero de equipaje me dedicara un especial esfuerzo, porque deseaba tomar una cena gloriosa, tras varios días de escasez necesaria. Y mucho gozó don Sinforoso Patanes, al comprobar que le brindaba la ocasión de quedar por alto ante mi persona, tras mantenerse ensombrecido en el día a día por mi criado Ricardo en tales menesteres.

Bien sabe Dios, que cené como un príncipe florentino, al tiempo que cargaba la mochila de buenos vinos. Destacó por alto medio pato, que don Sinforoso me sirvió braseado en manteca y con diversas especias embuchadas, que me supo a gloria. Pero continué sin mermas con huevos regados en leche agria, con finas tajadas de tocino, para rematar después la fiesta con unas natillas semi quemadas, que poco desmerecían de las mejores probadas a lo largo de mi vida. Felicité de forma efusiva a quien, en aquella ocasión, actuaba como mi mayordomo personal, mientras tomaba media frasca de ese preciado y especial aguardiente ceheginero, que cubría las últimas demandas del cuerpo y del alma. Y como es de suponer, sin entrar en falta, aquella primera noche en la colonia británica se rindió con ligereza en sueños de violín, mecido por las diosas más hermosas que jamás habían aparecido en mis fantasías nocturnas.

Amanecí de excelente humor en la mañana siguiente. Tras un generoso desayuno, porque el hambre almacenada apenas disminuía, gocé al comprobar que un sol radiante nos abanicaba en favor, mientras un tierno vagajillo apenas lamía nuestra piel. Dediqué las primeras horas a repasar con carpinteros y

contramaestres las labores a realizar, aunque ya marineros y grumetes atacaban la cabuyería degollada con su habitual aplicación, bien dirigidos por los cabos de mar. En cuanto a los destrozos sufridos en la superestructura, aparecían algunos de cierta importancia, como la ligadera de los pasamanos de la banda de babor, formada por gruesos maderos de roble, que se encontraban en muy mal estado. En cuanto al balazo recibido a la lumbre del agua, también se atacaba para rematar la coladera y que, de esa forma, nadie pudiera distinguir a cierta distancia que no se trataba de la obra inicial.

Se anotaba paso a paso el material que necesitaríamos adquirir en tierra, un conjunto que aumentaba más de lo previsto. Y como había aventurado el maquinista jefe, sería necesario reemplazar seis de los tubos del sistema evaporador, si deseábamos mantener el debido flujo de agua dulce para las calderas. Otro elemento del que se requería urgente recepción era el láudano, que el galeno había consumido entre los heridos casi por completo. El restante se guardaba a buen recaudo para el soldado Martín Paredes, que, cuando regresaba a la vida por momentos, emitía terribles quejas de dolor. Y bien saben los cielos que mucho sufría en mi pecho, al recordar la figura del valiente soldado, antes de que la suerte ceniza se cebara en su vida.

Tras un ligero almuerzo, sin cargar la bolsa en exceso, al pensar en la recepción vespertina, y una siesta reparadora, vestí mi mejor uniforme oficial para prepararme en conveniencia. Entendía la recepción como un acto importante, tanto por la necesidad de cumplimentar a las autoridades británicas, como la de gestionar algunos asuntos perentorios con Axworthy. Y a la hora marcada, bajaba por la plancha de mi buque hacia el muelle, momento en el que pude divisar algunos de los compañeros en las cercanías. De nuevo nos saludamos con efusividad, aunque alguno lo hiciera en exceso. Porque el conde prusiano apretaba sus poderosos brazos alrededor de mi cuerpo, hasta sentir los grilletes en coro. Acabé considerándolo como un verdadero amigo, a quien mucho debía por su rescate en el combate.

A la hora ajustada, aparecieron dos carruajes de servicio para recogernos. Y sin mayores esperas, nos instalamos en ellos con cierta comodidad. Partieron de inmediato hacia el interior, con lo

que, por primera vez, podía comprobar la disposición de la Base Naval en su conjunto, un complejo muy parecido a cualquier arsenal europeo. Incluso pude divisar dos diques de carenar, uno de ellos flotante, con la comodidad que tan novedoso sistema conlleva. Podía atisbarse con seguridad, la importancia que los británicos ofrecían a las bases navales, que instalaban en sus colonias principales. Y Singapur se aparecía, sin dudarlo, como la de mayor importancia en aquel escenario geográfico.

En escasos minutos, arribamos ante un edificio de noble planta y reciente construcción, aunque me extrañaran sus reducidas dimensiones. Se trataba del pabellón particular de oficiales, aunque en común era denominado por todos como *El Club*. Y bien que parecía cumplir los requisitos que todo caballero inglés necesita de sus clubes privados en cada ciudad, alejados de las miradas de señoras propias o ajenas. El capitán de fragata Axworthy nos esperaba junto al portón, en solitario. Y tras saludarnos con su habitual amabilidad y cortesía, nos indicó el procedimiento a seguir.

—Queridos amigos, ahora mismo, en el salón de entrada y servicio, nos espera el vicealmirante Ingram, acompañado por las diferentes autoridades de la Base Naval y de la Colonia, a los que saludarán en cortesía. Tras esa recepción protocolaria, accederemos al salón principal, donde el almirante nos ofrecerá la formal bienvenida. Y a continuación, plena libertad para aligerar pajarillos. La comida, servida en pie como un habitual cóctel, es de baja calidad, como todo alimento que se sirve en la Gran Bretaña —el britano sonreía—. Sin embargo, la parte líquida les gustará, una gran variedad de vinos y licores que, estoy seguro, podrá satisfacer sus necesidades.

—¿No hay límite en la bebida, comandante Axworthy? —Preguntaba el conde von Dambrosky entre risotadas.

—Libre para todos menos para nuestro compañero prusiano, ante el temor de que liquide las existencias de la Base Naval en escaso tiempo.

Todos reímos las palabras de nuestro buen amigo británico, mientras nos conducía para acceder al salón de entrada. Y una vez en él, comprobamos una fila de autoridades en posición de recibo, encabezada por un hombre magro de carnes y baja estatura, que

mostraba en las vueltas el grado de vicealmirante. Pero por encima de cualquier otra consideración, destacaban sus cejas de enorme tamaño y frondosidad, apuntadas en alto como bauprés de orden. Axworthy se adelantó para presentarnos a todos, uno a uno, momento en el que éramos saludados con extrema cortesía y sonrisas aparejadas. Creo recordar que, entre las autoridades formadas en protocolaria fila de recepción, se encontraba el representante del Gobierno para la colonia, jefes de dependencias, así como un capitán de navío al mando de la flotilla destacada en aquellas aguas, de la que dependía el paquebote *Leicester* de nuestro compañero. Rematada la faena y agrupados de manera informal en el centro, el propio almirante Ingram nos ofreció pasar al salón principal.

Una vez en el centro del amplio salón, donde destacaban muebles de clara procedencia oriental, el almirante ocupó el centro para dirigirnos la palabra.

—Estimados comandantes de los buques que forman la división internacional. En primer lugar, deseo felicitarles a todos por la magnífica y extraordinaria labor que han desempeñado. Se han abierto muy por encima de nuestras expectativas, en bien del comercio marítimo que surca estas aguas. Se demuestra, que fue una excelente idea decidir la empresa acometida en los términos que se ha desarrollado, aunque haya sido vuestra labor personal y entrega las que han conseguido llevarla a feliz término. Siento mucho las bajas sufridas, un aspecto siempre negativo y doloroso, especialmente en los buques que soportaron los ataques iniciales. No obstante, el resultado final ha sido sensacional, y así lo debemos reconocer. Por mi parte, elevaré información reservada a sus mandos respectivos, comentando el buen hacer de cada uno de ustedes, por encima de los márgenes habituales del deber. Y ahora, brindemos por el éxito alcanzado.

A una invisible señal, aparecieron en escena diversos camareros, perfectamente uniformados, que nos ofrecieron bandejas con unos vasos de un vino que estimé de Madeira. El almirante alzó su copa, a la vez que giraba el cuerpo hacia los siete comandantes, para beber a continuación. No obstante, tras tomar un primer sorbo, volvió a dirigirnos la palabra.

—Espero que el comandante Axworthy les haya expuesto con

claridad, que todos los buques que han formado la división internacional serán considerados en esta base naval, a todos los efectos de apoyo, como unidades de la *Royal Navy*. Espero y confío que, en poco tiempo, queden de nuevo listos de casco y aparejo, preparados para tomar las derrotas particulares que deseen, o en acuerdo a las instrucciones recibidas de sus mandos. Y como última declaración, creo necesario manifestarles, que la división formada por todos ustedes dejará de existir pasado mañana. Llevaremos a cabo una especial y merecida ceremonia, con las banderas y gallardetes particulares. Creo que bien lo merecen. Y ahora, señores, bebamos y tomemos algún alimento en libertad.

Tal y como Axworthy nos había adelantado, los trozos de pastel salado, parecidos a nuestras empanadas, poco destacaban por su sabor. Sin embargo, los vinos eran excelentes, así como los licores de todo tipo que nos ofrecían sin descanso. Y aunque pareciera casualidad, me encontré cara a cara con el almirante, que se dirigió a mí con especial deferencia.

—Creo, comandante Leñanza, que merecéis una felicitación especial por nuestra parte. Os convertisteis en el foco de los primeros y principales ataques, en los que demostrasteis extraordinaria habilidad de maniobra y valor en vuestros hombres, al recibir los más sangrientos abordajes de esos bastardos. Y especial mención se debe consignar, a que acabarais con el champán insignia, que en estas aguas solemos apodar como *Ojos Negros*. Algunas de nuestras unidades mercantes sufrieron sus embestidas, con nefasto resultado para los intereses generales.

—Agradezco vuestras palabras, señor almirante. Pero solamente intenté cumplir con mi deber y la misión impuesta en el plan trazado.

—De todas formas, merece una especial mención por mi parte.

Como supondrán, la bebida corrió a chorro de espuma. Y antes de que las mentes llegaran a enturbiarse en demasía, conseguí un apartado con Lewis Axworthy, a quien deseaba trasladar un deseo.

—Comandante Axworthy, querría exponerle un par de asuntos de interés para la reparación de nuestro buque. Bueno, si estima conveniente abordarlos en estos momentos.

—No tiene más que especificarlos, comandante Leñanza. Soy todo oídos.

Le expuse con rapidez nuestros requerimientos de maderas nobles y tubos del evaporador, así como la pintura necesaria para llevar a cabo los retoques imprescindibles. Me respondió con rapidez.

—No se preocupe. Me encargaré personalmente para que, en las primeras horas de mañana, se acerquen a su buque un jefe de trabajos del arsenal y un ingeniero jefe. Que comprueben los daños sufridos con sus hombres y redacten lo que entiendan necesarios, con los consejos que estimen convenientes. Por cierto, ¿piensa continuar pintado de blanco? Es posible que prefiera regresar a su base, engalanado con los colores reglamentarios de los buques de su Armada.

—Pues sí que me gustaría, comandante, y así lo he pensado. Pero debo serle sincero. No dispongo de fondos suficientes para adquirir la pintura precisa para la faena. Y no estoy seguro, de que nos sea posible asumir el tiempo necesario, que nos llevaría un pintado general.

—Bueno, reciba mañana a los personajes que le he nombrado, y ya veremos qué es posible hacer.

Quedé encantado de aquella conversación, en la que se me abrían muchas posibilidades, aunque quedara entre nubes la necesaria concreción. En aquel momento, se nos acercaba el comandante prusiano, con un vaso bien relleno de un líquido, que a primera vista no fui capaz de reconocer. Pero, rápidamente, von Dambrosky, con las palabras un tanto atropelladas y confusas, me lo explicaba.

—Por favor, comandante Leñanza, se trata de *whisky*, esa magnífica bebida escocesa, que aleja los miasmas mentales de un pucherazo.

—Ya conocía el *whisky*, aunque no me haya entusiasmado hasta el momento.

—Eso se debe a que no lo ha bebido en suficiente cantidad. Y si es de añadas viejas, como esta que nos han ofrecido, puede estar seguro de que disolverá sus problemas al tiro. Además, presenta un despertar en la mañana siguiente más que confortable.

—Pues seguiré su consejo.

La velada transcurrió durante horas con camaradería máxima y contento general. Si, en los primeros momentos, nos mostrábamos

ligeramente cohibidos ante las autoridades e invitados, pronto las diferentes bebidas comenzaron a efectuar su trabajo, de forma que los pajarillos acabaron por revolotear sobre nuestras cabezas como animal en noria. Y como la mayor parte de los asistentes se despidió con bastante premura, al final quedamos los siete comandantes en solitario. Incluso el almirante Ingram debió retirarse, tras ofrecernos el club para que continuáramos nuestra velada que, según sus palabras, bien merecíamos.

Debo reconocer que, cuando decidimos abandonar el edificio, algunos de nuestros compañeros necesitaron apoyo de brazos y remolque de cuartas. Puede considerarse tal actitud, como poco correcta y adecuada en una invitación formal, pero habían sido muchos meses de entrega, con el sangriento colofón final. Todos merecíamos relajarnos al ciento, y por las sirenas del cabo Picón, que lo conseguimos sin mengua.

Aunque no mostrara los peores signos, cuando abordé la plancha de mi buque, debí navegar entre aguas turbulentas y aferrarme a los pasamanos con energía. Pero sin varadas innecesarias y acompañado por el segundo, alcancé mi cámara con rapidez. Bien saben los dioses de la mar, que tomé el jergón como si se tratara del merecido reino celestial. Una jornada más a recordar entre sueños dorados, de esos que debemos apartar en conveniencia para cuando lleguen los momentos duros, que tarde o temprano acaban por aparecer.

31. Agradables sorpresas

Tal y como el conde von Dambrosky había predicho con su habitual maestría en dichos menesteres, en la mañana siguiente gocé de un despertar un tanto turbio, pero sin efectos demasiado negativos. Tras rociarme el rostro y el pecho con agua fría de la jofaina, y cargar el ánimo con varias tazas de café bien entonado, me sentí repuesto y preparado para afrontar cualquier acaecimiento. Por fortuna, Ricardo, presto a la brecha de nuevo, a pesar de mostrar su brazo inmovilizado, me había despertado con la antelación suficiente, para disponer de tiempo con que recibir en cubierta a los ingenieros británicos, que hicieron su presencia a las diez de la mañana.

Tras saludarlos con la debida cortesía, quien parecía más veterano y tomaba la voz del conjunto, se dirigía a mí con especial reverencia, como el ingeniero de sistemas de la *Royal Navy* Hugo Peers. A continuación, me presentaba a sus tres acompañantes, a quien señalaba como el ingeniero de estructuras Stewart Traylor, el experto en sistemas propulsores Jean Carrick, y el técnico aplicado en aparejos Nicholas Gates. Y no llegaban a nuestro bordo para departir fantasías ni entrar en conversaciones intrascendentales, porque, sin mayor espera, solicitaban visitar el buque para comprobar los daños sufridos, acompañados por los responsables de cada destino. Cedí el testigo con rapidez al segundo comandante, para que los acompañara en unión de los encargados de cada departamento.

Me mantuve en solitario paseo por cubierta, al no querer presionar a los técnicos con mi presencia. Y no me crean nervioso o alterado en una sola mota. En primer lugar, porque mucho confiaba en la profesionalidad de aquellos hombres, que deseaban entrar en

grano gordo sin dudarlo. Pero, además, también pesaba tras la cortina la figura del comandante Axworthy, que me habían mencionado como responsable de los trabajos y a quien deberían rendir informes. Entendí que debía haber sido una iniciativa propia de mi excelente compañero, que cumplía al ciento y más lo prometido.

Una vez traspasada la meridiana, el segundo me comunicaba que habían llevado a cabo un recorrido general del buque, tomado las pertinentes anotaciones y se encontraban dispuestos a informarme. Sin dudarlo, los invité a mi cámara, para que mantuviéramos la reunión de trabajo con cierta confianza. Y en pocos minutos, se sentaban frente a mí en reducido semicírculo, con rostros expectantes. Tampoco yo estaba dispuesto a perder un segundo de la mano, por lo que cedí la palabra al ingeniero Peers, que la tomó sin dudarlo.

—Bien, señor comandante, hemos repasado los daños recibidos por el buque bajo su mando, así como las posibles reparaciones que estimamos necesario acometer. El objetivo es que pueda abandonar la base de Singapur con todas las garantías y la debida seguridad, con vistas a una larga navegación. He hablado con nuestros expertos, y el resultado de nuestras observaciones es el siguiente.

El ingeniero Peers extraía de su casaca una pequeña libreta, donde debía haber apuntado los detalles principales. Y a un movimiento de mi cabeza en permiso, continuó su exposición.

—En cuanto a los daños sufridos en casco y estructura, los estimamos de escasa relevancia. Tan sólo será necesario acopiar unos diez maderos de régimen, para restaurar de forma especial el pasamanos de la banda de babor y pequeños destrozos en la contraria. Estimamos en siete jornadas el tiempo necesario para dejarlo en flor. Aportaremos los materiales solamente, porque entendemos que dispone de profesionales de elevada categoría en la materia. Respecto a la cabuyería, ha sido bastante importante la cantidad sufrida en cuelgue. Ya se encuentran sus hombres en la brecha, dirigidos por el contramaestre, un profesional magnífico. También entregaremos unos diez rollos de cabos de diferentes menas, en acuerdo a las necesidades. El tiempo necesario para cumplir estos trabajos se estima en un monto indeterminado, pero no retrasará su salida a la mar. Paso ahora a la planta de máquinas

y calderas. El ingeniero Carrick conoce ese sistema al punto —por primera vez ofrecía una desmayada sonrisa—, por haber trabajado bastante tiempo en buques de similares características. Estima que es perfecto el mantenimiento llevado a cabo por sus hombres hasta el momento. No obstante, concuerda con su maquinista en la necesidad de disponer de tubos colectores para el sistema de evaporación, así como respetos de todo tipo de los que, hemos de reconocerlo, a bordo se encuentran casi a cero. Todo le será suministrado con la mayor velocidad y entendemos, que en cuatro jornadas deberá quedar finalizada la obra. Por último, nos falta por afrontar el problema del pintado general del buque, un aspecto que el comandante Axworthy me encareció de forma especial. El contramaestre nos ha enumerado las necesidades de pintura de los diferentes tonos y características. Mañana mismo le haremos llegar el monto total, salvo que algún color especial falte en nuestros almacenes, lo que dudo. Para cumplir una semana de trabajo en esta faena, será necesario disponer del reglamento de pinturas, así como tener en cuenta dos condicionantes principales. En primer lugar, se ofrecerá una sola mano en costados, gruesa y pastosa, en lugar de las dos reglamentarias. Tal condición le permitirá llegar a su base en perfectas condiciones. En segundo lugar, necesitaremos un elevado número de hombres, especialmente para el casco y mástiles. Cuando lleven a cabo la distribución de personal asignado a cada tarea, si les falta alguno, deben indicárnoslo para que les ayudemos con nuestros profesionales. Por último, aparecen algunas lagunas generales de cierta importancia y necesaria reposición. Destaca por encima del resto el material para la enfermería, que ha quedado casi esquilmada tras los muchos heridos sufridos. Y especialmente de láudano, una escasez urgente que tomaremos de la mano sin retraso. Por desgracia, hay heridos que todavía lo necesitan y no deben sufrir sin necesidad —extendió las manos en abanico, como si hubiera finalizado una dolorosa letanía.

—Le agradezco mucho sus palabras, míster Peers, así como la dedicación de sus hombres —entonaba con sinceridad—. Me parecen perfectos y bien acoplados sus comentarios, opiniones que hago mías. Mucho le agradecemos que nos suministren los materiales necesarios. Y, como dice, los elementos de enfermería debemos contemplarlos con la debida urgencia. Pero debo

comentarle —dudaba de atacar el tema— que el monto total del gasto deberá ser remitido…

—Perdone que le interrumpa, señor comandante, pero este tema no me concierne en absoluto. Deberá abordarlo con el capitán de fragata Lewis Axworthy, que me ha ordenado disponer de todo lo necesario, para que su buque abandone Singapur al ciento de posibilidades y con envidiable aspecto exterior.

—Se lo agradezco, míster Peers. Como me recomienda, hablaré con el capitán de fragata Axworthy de ese particular tema. Por cierto, ¿desean ser invitados al almuerzo a bordo?

—Mucho nos gustaría, señor —ahora mostraba una sonrisa, que entendí sincera—. Pero se trata de un objetivo imposible en estos momentos, aunque se lo agradezca como merece. Hemos de informar a nuestro jefe en escasos minutos, que todo se ha medido a la pulgada.

—Pues mucho lo siento. Sin embargo, espero que podamos efectuarlo más adelante. Les ruego que, al menos, acepten un pequeño presente de nuestra parte —miré hacia el segundo, que asentía con rapidez—. Hemos preparado unas frascas de vino español para su disfrute personal. Y no intente rechazarlo porque, en dicho caso, deberíamos entrar en armas.

Todos rieron, momento en el que Ricardo entraba en la cámara con las cuatro frascas de vino manchego, convenientemente ensacadas en paja de ofrenda. Y aunque elevaran inicios de protesta, acabaron por tomarlas en la mano. Míster Peers agradeció el detalle en nombre de todos. Y sin más comentarios, los despedí en la puerta de mi cámara, para que el segundo los acompañara hasta la plancha en calurosa despedida.

Quedé en soledad, con los pensamientos abiertos en eterna felicidad. Porque juro por los cuernos de Alí Pachá y sus venenosas crías, que no esperaba una respuesta tan pronta y en unos términos, que consideraba extraordinariamente positivos para nosotros. Es cierto, que el almirante nos había ofrecido ser tratados como buques británicos a todos los efectos. Sin embargo, estimaba que el conjunto sobrepasaba muy por alto el nivel, que se podía esperar o soñar. Entendí llegado el momento de mantener reunión con el segundo y el oficial de derrota en mi cámara. Y, una vez avisados, pronto se aprestaba Huertas para aparecer con cartas y derroteros,

así como una sonrisa de placidez en el rostro, posiblemente al día de las noticias que corrían por el buque sobre el apoyo de nuestros amigos. Tomaron asiento con rapidez, para pasar a enfocar las posibilidades del tornaviaje que deberíamos afrontar. Tomé la palabra al punto.

—Bueno, señores, entiendo que se encontrarán todavía gratamente impresionados, por el apoyo que vamos a recibir del arsenal britano. En verdad que aún me cuesta creerlo como cierto.

—Así es, señor —entraba el segundo—. Tan sólo me preocupa que debamos aportar los caudales…

—No se preocupe, segundo. Ya le expuse al capitán de fragata Axworthy nuestra situación en ese particular apartado. Supongo, que el monto total en débito será girado directamente y de forma oficial a nuestras autoridades del Ministerio. Les aseguro que no comprendo bien el sistema británico, ni porqué mi compañero, comandante de buque, ha tomado de su mano directa los trabajos. Supongo que será por orden o con el beneplácito del almirante Ingram. Pero, bueno, pelillos a la mar, siempre que abandonemos Singapur como doncellas casaderas.

—Cuando llegue el monto total de los cargos a Madrid, señor comandante, se llevarán una desagradable sorpresa —Huertas reía —. Porque las obras son de todo tipo y con elevados gastos aparejados.

—Si les digo la verdad, no estoy seguro de que dichos gastos lleguen algún día a nuestras autoridades. Pero dejemos ese tema, que poco o nada me preocupa, y entremos en el que ahora nos interesa. ¿Qué derrota propone para el tornaviaje, Huertas?

—Pues la verdad, señor, que, en mi opinión, son escasas las opciones a elegir, a no ser que deseemos perder un tiempo precioso. Todo ello, suponiendo que piensa efectuar el tornaviaje hacia poniente en circunnavegación.

—Por supuesto y nada de perder tiempo. Todos a bordo desean regresar a casa cuanto antes. Y conste que me incluyo en el cupo.

—Y si es antes de las fiestas navideñas, señor, mejor que mejor —apuntó el segundo.

—Comprendo que nuestros hombres sueñen con esa posibilidad, muy remota o imposible. He calculado a ojo una distancia a recorrer superior a las once mil millas. Y a velocidad económica, no

bajaremos de los cincuenta días largos de mar, sin tener en cuenta la posibilidad de que la mar nos ofenda en algunas etapas, con la pérdida de tiempo añadida. Pero olvidemos ese comprensible deseo y entremos en vereda fina. Adelante, Huertas.

—Muy bien, señor —expuso sobre la mesa una carta, en la que aparecía el océano Índico al completo—. Cuando abandonemos esta bendita estación, deberíamos tomar el estrecho de Singapur y continuar por el de Malaca, hasta desembocar en el mar de Andamán, metidos de lleno en el océano Índico.

—¿Ha dicho mar de Andamán? No recuerdo haberlo escuchado con anterioridad.

—Se trata de un sector del océano Índico, situado al sudeste del golfo de Bengala —Huertas señalaba en la carta—, al sur de Birmania, al oeste de Tailandia y al leste de las islas Andamán.

—Bien, bien, continúe.

—Pues una vez con proa libre, señor, deberíamos arrumbar en derrota directa hacia el cabo de Buena Esperanza. Se dice pronto, pero tal derrota supone navegar un elevado número de millas, cercano a las seis mil más o menos. Posteriormente, desde el cono sur africano, proa recia hasta Cádiz, otras cinco mil millas aproximadamente. Como usted apuntaba, una cantidad total superior a las once mil millas. Si se decide por navegar a velocidad económica, lo que supone unos ocho nudos de media y unas doscientas millas diarias, dependiendo del uso favorable del aparejo, supondrá unos dos meses de faena marinera.

—Ataquemos la onda en crudo y por partes, Huertas. Como veo en la carta, inicialmente atravesaremos el estrecho de Singapur, de escasas millas, para embocar a continuación el de Malaca, que no debe suponer problemas serios para la navegación.

—En absoluto, señor. Entrados en el estrecho de Malaca, tan sólo en la primera parte, llamada como estrecho de Philips, la anchura se reducirá a una milla y media. El resto se abre casi como un mar, con distancias a banda y banda comprendidas entre las 26 y 175 millas, con una longitud total a recorrer cercana a las 440 millas. En cuanto a la profundidad, tendremos a lo largo del estrecho una sonda mínima de unas trece brazas[37], gloria bendita. Posteriormente, deberíamos dejar a la debida distancia el norte de la isla de Sumatra, sin necesidad de intentar atravesar el

estrecho de Bengala. Por el contrario, navegaremos al sur de las islas Nicobar, para caer a babor y aproar por derecho hacia el cabo de Buena Esperanza. En total, una distancia superior a las cinco mil millas.

—¿Y en cuanto a los avituallamientos?

—Supongo, señor, que abandonaremos Singapur rellenos de carbón a tope.

—Por supuesto, con ensacados de bolsa hasta en la mismísima cofa. Y con víveres de salud a tope, sin escatimar gastos. Una vez asegurados de que no deberemos pagar media libra al arsenal británico, quedan caudales de sobra en la caja.

—Pues le recomendaría rellenar de carbón en Ciudad del Cabo, señor. A tope de cintas, y ya sin problemas, hasta nuestra base. No obstante, comprobé, antes de abandonar Cádiz, el informe emitido por la fragata *Numancia* sobre la escasa calidad del carbón rellenado en la capital sudafricana. Pero estimo, por desgracia, que no se nos abre otra posibilidad. Esperemos que no disminuya demasiado el rendimiento de las máquinas.

—Bueno, preguntaré al capitán de fragata Axworthy sobre ese tema particular. Pero, en principio, me parece un plan correcto. Desde Buena Esperanza hacia la Península, proa hacia el extremo occidental de la costa africana, sobre los 15 a 20 grados, no lo recuerdo con exactitud. De esa forma, dejaremos el golfo de Guinea por estribor a distancia. Bueno, a no ser que necesitemos un puerto amigo. No olvidemos la existencia de la estación española de Guinea, principalmente en la isla de Fernando Poo. Con posterioridad, también se nos presentaría la posibilidad de avituallamiento en las islas Canarias. Pero pensemos en positivo y que no será necesario recalar en dicho archipiélago.

Dirigí la mirada hacia los dos oficiales, como si se hubiera rematado la función.

—¿Nos falta por abordar algún detalle importante?

—Me preocupa el estado de salud de nuestro soldado con la pierna amputada, señor —apuntaba el segundo—. En cuanto los británicos nos entreguen el láudano prometido, se le suministrará sin limitación alguna. Pero parece que su estado ha empeorado durante la noche. Me temo un posible y cercano fallecimiento. No lo quiera Dios, pero, en tal caso, ¿dónde podría ser inhumado?

—Como dice, esperemos que no llegue a producirse tan negativa y triste situación. Pero no será problema, estoy seguro. Al ser tratados como unidades británicas, se nos ofrecería algún camposanto de la base.

—Por mi parte, señor —entraba Huertas de nuevo—, he efectuado los cálculos, suponiendo que navegaremos a velocidad económica. ¿Es correcta esa apreciación?

—Por supuesto, Huertas. Los avituallamientos de carbón y el mantenimiento de máquinas así lo aconsejan. Y si no les queda alguna duda aparejada en la sesera, podemos levantar el vuelo. Aunque creo que no haya mucho que ver de interés, aconsejen a nuestros hombres que visiten la localidad de Singapur. Estimo que, con el paso del tiempo, se convertirá en una capital importante del imperio británico. No obstante, hoy por hoy es poco lo que ofrece al visitante. De todas formas, tras un combate de sangre, deben airearse y alejar los miasmas de la cabeza.

—Así lo haremos, señor —aseguró el segundo, al tiempo que abandonaba su asiento en clara indicación—. Con su permiso, nos retiramos.

De nuevo quedaba en la habitual soledad que rodea al mando. En mi cabeza analizaba los contactos, que debería mantener en los próximos días. En primer lugar, una importante conversación aclaratoria con Axworthy, que evaporara las dudas que todavía almacenaba. Pero sin olvidar la ceremonia que el almirante Ingram había mencionado, para disolver definitivamente la división internacional. Como el tiempo disponible se presentaba con largueza, decidí mantener la máxima tranquilidad en el espíritu.

Tal y como habían prometido, aquella misma tarde nos llegaban los efectos urgentes de la enfermería, con suficiente láudano para amodorrar a la dotación entera. Y bien que lo aprovechó nuestro soldado, sometido a las puertas del cielo, según palabras del galeno. Por su parte, con las primeras horas de la siguiente jornada, comenzaban a embarcar los materiales necesarios para comenzar las obras principales. Los cuatro ingenieros acudían en persona, atentos a todos los detalles, lo que mucho me complacía. En unión del segundo y del contramaestre primero, analizamos el reglamento de pinturas al detalle, antes de pasárselo a los británicos. Le fui preguntando uno a uno los diferentes apartados, para comprobar si

encontraba algún concepto que no comprendieran nuestros amigos.

—Vamos a ver, don Estanislao, el casco completo debe quedar en negro mate. ¿Cree que los británicos entenderán el concepto de la tonalidad mate?

—Por supuesto, señor. No olvide, que ese tono también es empleado por ellos.

—Tiene razón. Continuemos punto a punto. ¿Color de la batayola [38] ?

—Blanco.

—¿Botes y lanchas?

—Los botes en negro exterior y blanco interior. Las lanchas en negro exterior y verde interior. Las canoas en blanco total.

—Muy bien. ¿Arboladura?

—A su color de madera, por supuesto. Así sucede en todas las marinas conocidas, con la excepción de la prusiana, que embadurna de negro los palos.

—En efecto. Pero, continuemos. ¿Puente de gobierno y chimenea?

—En blanco.

—¿Pescantes?

—Negro mate.

—¿Anclas y anclotes con sus cepos, así como las cadenas?

—Negro.

—¿Cubierta?

—A su color de madera.

—¿Portillos?

—Negro mate.

—¿Jarcia firme, cabuyería, estays, contraestays, obenques, obenquillos, burdas, barbiquejos y todo cabo de labor?

—Negro mate, convenientemente embreado o calafateado, según el caso.

—¿Velamen?

—Blanco.

—¿Timón?

—De arriba hacia abajo, franjas en negro, blanco y rojo.

—¿Nombre del buque?

—Blanco.

—Bueno, el resto de detalles son de fácil ejecución. Veo que lo

recuerda todo al punto, don Estanislao.

—No podía ser de otra forma, señor —el contramaestre entonaba al bies, como si se sintiera menoscabado con el examen.

—No lo tome a mal, por favor, que era yo quien deseaba recordarlo al punto. Porque le aseguro que siempre dudo en algunos detalles, como el color exterior e interior de los botes y lanchas, así como algunos otros apartados. Pero también deseaba comprobar, si aparecía alguna tonalidad que pudiera quedarle a los britanos sin aclarar. Y ahora dígame, ¿qué opina de los ingenieros británicos?

—Profesionales como la copa de un pino, señor. Ha sido una bendición de la Santa Patrona, que hayan tomado el control de las obras. Le aseguro, que jamás comprobé un arsenal tan generoso y que no niegue material alguno de los solicitados.

—Creo que este caso es muy especial, nostramo. Bueno, pues ya puede solicitar la cantidad de pintura necesaria en acuerdo a los colores. Y por la salud del alma, que lo comprendan bien.

—Lo comprenderán, señor. Además, seguro que efectuamos una prueba previa.

—Por supuesto. Le aseguro, que estoy deseando comprobar el buque en su estado original de pintado.

—De todas formas, señor —ahora el nostramo sonreía—, estoy seguro de que prefería mantener el nombre de *Doña Mencía*.

—No lo dude.

Aquella primera jornada de trabajos generales, transcurría como plumón de seda. Todo continuaba abierto a favor, como si las estrellas más dulces se hubieran clavado a machete en los topes de los palos. Pero si todo corría a ritmo de oración, otra sorpresa agradable se produjo cuando me comunicaron la llegada, a media mañana, del capitán de fragata Axworthy. Lo recibí con la cortesía debida en la meseta, y nos saludamos como dos buenos amigos.

—Una agradable sorpresa, comandante Axworthy. Bienvenido a bordo del vapor *San Quintín*.

—Ya veo que ha recuperado el nombre de guerra, aunque todavía no aparezca en el coronamiento.

—Van a comenzar a descalcar el nombre acomodado por necesidad. Y bien que lo siento, porque mi esposa se llama Mencía.

—Eso sí que es fidelidad matrimonial —el británico sonreía—. Pero, ahora, dígame, por favor, su opinión sobre los ingenieros que

se han hecho cargo de las obras y repuestos.

—Magnífica y se lo agradezco infinito. Unos profesionales de cuerpo entero. Pero, si le parece bien, preferiría continuar nuestra conversación en mi cámara.

—Perfecto.

Una vez aposentados en sillones enfrentados y, a petición de Axworthy, con un tazón de café en la mano, continuamos la charla interrumpida. Necesitaba entrar en un tema que poco me agradaba, pero que consideraba fundamental.

—He sabido por sus ingenieros, que se van a acometer todas las obras, aportación de respetos necesarios, así como un pintado general del buque. Aunque ya se lo comuniqué, deseo que sepa mi inquietud por el cargo completo de gastos. Ya sabe de mi escasez de fondos, por lo que espero se gire la nota oficial a mis autoridades en Madrid.

—Por favor, Leñanza, olvide de una vez ese apartado. La mayor parte de los buques apresados por los piratas chinos eran británicos, un importante punto que no olvidamos. Le debemos mucho, tras su actuación en el combate y la labor llevada a cabo desde el primer día. Sin olvidar su desinteresada generosidad, al entregarnos la información que coleccionaba sobre la piratería china. En ese trabajo encontramos algunos puntos importantes y desconocidos para nosotros. No obstante, ha sido el almirante Ingram quien me ordenó, que tomara de la mano su puesta a punto sin regateo alguno. Aunque se encuentre previsto en normas el traspaso de cargos a las respectivas autoridades puede estar seguro de que nada saldrá de Singapur hacia Madrid en tal sentido. Entiéndalo como una demostración de sincera amistad.

—Una muy generosa amistad, Axworthy, que no sé cómo agradecer. Nunca soñé regresar a casa en tan flamante estado.

—A veces, en las guerras aparecen milagros —de nuevo sonreía de excelente humor—. ¿Ha planificado el tornaviaje? ¿Se dirigirá en derrota directa a España?

—Así es. No recibí instrucciones contrarias. Por cierto, que pienso rellenar de carbón al máximo. Pero pensando en el siguiente avituallamiento, he decidido carbonear en Ciudad del Cabo. Supongo que podrá informarme de la calidad del carbón que allí se sirve. Le seré sincero. Disponemos de algunos informes de buques

españoles, que hablan a la contra.

Lewis Axworthy pareció dudar unos segundos, antes de entrar a pulmón.

—También yo le seré sincero, aunque desearía que no repitiese mis palabras, y menos todavía que hayan salido de una boca británica. La contrata de carbón en Ciudad del Cabo se hizo mal y a la rápida hace algunos años, con una empresa particular que nos ha fallado de parte a parte. Se han elevado enérgicas protestas porque, en efecto, el carbón de sus depósitos es de baja calidad. Entiéndame, se puede utilizar, aunque con un rendimiento menor de máquinas. Por tal razón, le recomendaría un carboneo en estación alternativa.

—Es lo que pensaba, aunque me encontraré en un escenario desconocido. De todas formas, puedo esperar a la estación naval española en el golfo de Guinea.

—¿Dispone de suficiente autonomía?

—En efecto. A velocidad económica, podemos recorrer la mitad de una circunnavegación. Pero no me gusta apurar existencias.

—Lo comprendo.

El comandante inglés parecía pensar con detenimiento, como si dudara de sus próximas acciones o palabras. Por fin, extrajo un conjunto de folios amparado en balduques de vuelta, que puso sobre la mesa.

—Deseo, Leñanza, que tome este trabajo, redactado por nuestro servicio de información. Será el único comandante de la división que lo recibirá, por lo que le ruego la máxima reserva. Aquí encontrará todo lo que sabemos a ciencia cierta sobre la piratería china, sus mandos, buques, bases de operaciones o refugio y todo lo que afecta a su mortal funcionamiento. Creo que se lo debíamos. También aparecen las primeras noticias recibidas, de lo que ha supuesto nuestro combate y sus resultados.

—Rápida información. Supongo que les habrá afectado negativamente a esos malditos.

—Muy negativamente, al punto que se puede dislocar la organización en un elevado porcentaje, y pasar a operar de forma independiente muchas de sus unidades. Un factor de la mayor importancia. Y puede sentirse orgulloso. Hemos sabido que el patrón del champán insignia, a quien abatió de forma certera con su

carabina, era Zhao Jinping, sobrino de Bank Guy, ese prepotente personaje al que se le adjudica el control y aprovechamiento de los actos de fuerza piratas. Pero la sorpresa ha saltado, al conocer que Jinping es nieto de Zheng Shi, la conocida en su tiempo como *Reina Pirata de China*. En fin, un éxito indudable por su parte. Sin embargo, deberá navegar con especial precaución por el estrecho de Malaca, antiguo escenario de un elevado porcentaje de ataques, si avista algún champán. No obstante, mostrando los colores de buque de guerra y artillería a la vista, no se atreverán.

—Le agradezco su información como se merece. Puede estar seguro, de que este trabajo quedará solamente hábil para mis ojos, hasta que arribe a España. Por último, desearía preguntarle por la ceremonia en la que se disolverá la división internacional. ¿Se han decidido los detalles?

—Lo ha efectuado el estado mayor del almirante Ingram. La fecha escogida ha sido la de pasado mañana. Se tratará de una ceremonia muy discreta, con escasa pompa y boato. Formaremos en la plaza de armas del arsenal, con la banda oficial de la estación naval, insignias y distintivos. Por su parte, cada comandante formará con bandera, gallardete propio, cornetín y tambor. Una ceremonia rápida, seguida de un almuerzo en la cámara del almirante.

—Me parece perfecto. Nos prepararemos. Por cierto, Axworthy, ¿me permite que lo invite a almorzar de manera informal?

—Pues se lo agradezco. Reconozco que mucho me gusta la comida española y, de forma especial, sus caldos rojos. Pero antes, desearía comprobar con mis hombres el estado de los trabajos.

—Me parece perfecto y, si me permite, lo acompañaré en el recorrido.

—Por supuesto.

Tras avisar a Ricardo de mis intenciones, y ordenarle que se esmerara a fondo con las viandas escogidas, abandonamos mi cámara para efectuar un recorrido por donde sus hombres actuaban. Pude comprobar con mis ojos que todo corría en bendiciones, lo que insuflaba todavía más aires de feliz tranquilidad a mi pecho. Además, era digno de felicitación mutua la compenetración entre las partes británica y española, como se si tratara de compañeros acostumbrados a trabajar en equipo.

No me falló Ricardo en el almuerzo. Creo que Axworthy finalizó a los postres, entusiasmado de las viandas embuchadas, así como el vino ingerido con largueza. Rematamos la faena con café y una frasca de mi especial aguardiente, que también propició interminables halagos del britano. Y por todos los santos, que supuso un maravilloso colofón a un día, en el que no había saltado ni una gota negra contra la cara.

32. PUESTA A PUNTO

Cada mañana, comprobaba cómo los trabajos a bordo se desarrollaban con exquisita puntualidad y eficacia al límite. Mis hombres parecían querer demostrar ante los ingenieros británicos su profesionalidad, lo que redundaba en beneficio general de las obras en curso. Y fue en el segundo día, cuando pude constatar que los materiales catalogados por el ingeniero Peers, habían sido embarcados sin una sola merma al plan dispuesto. Y no podíamos elevar una sola queja en cuanto a su calidad, más bien al contrario. Todo corría en colores de gloria, como si nos encontráramos ante un astillero de garantía, a quien se solicita una puesta a punto general del buque. Tan sólo la situación del soldado de Infantería de Marina, en estado de máxima gravedad y negro futuro, oscurecía el ambiente, aunque los demás heridos parecieran salir del trance a favor. Por fortuna, no se escuchaba un lamento de dolor en la enfermería, gracias al láudano entregado por las autoridades británicas.

En la fecha y hora señalada en una nota recibida de la secretaría del almirante Ingram, me dirigí con el grupo seleccionado hacia la Plaza de Armas del arsenal. Por parte del transporte artillado *San Quintín*, vestido con uniformidad de gala real, comandaba el grupo encabezado por el guardiamarina Jesús Olmedo, abanderado y con responsabilidad de tesar el pabellón, arropado con su guardia militar de tres soldados y un sargento. Muy cerca, a su lado izquierdo, aparecían el cornetín de órdenes y el tambor de normas, todos ellos engalanados en oro hasta la galleta.

Siguiendo las instrucciones de un joven teniente de navío, que parecía actuar como comando de ceremonias, el grupo formado por cada buque se alineaba en orden de frente, mientras la banda de

música del arsenal cuadraba cara a los pabellones y entonaba una conocida marcha militar. Una compañía de infantes formaba por detrás, bajo el mando de un teniente de navío veterano.

Por fin, apareció el almirante Ingram, acompañado por su estado mayor, que ocupó el sitial de honor. Y en respuesta a una señal de su mano, la banda hacía sonar el himno británico, *God save the Queen*, con los sables y pabellones arbolados en posición de honor. A continuación, el almirante tomaba la palabra para, con voz recia y de alto volumen, resumir los brillantes acaecimientos sufridos por la división internacional, con especial incidencia en el combate final, en el que destacaba las acciones más importantes, donde aparecía la especial deferencia al buque español. A continuación, nombraba uno a uno los nombres de los buques, momento en el que cada pabellón se inclinaba en condición de respeto. Para dar carpetazo a la ceremonia, el almirante declaraba con solemnidad, que la división internacional quedaba disuelta oficialmente en aquel momento, una vez conseguidos los objetivos marcados en el día de su creación.

Puedo asegurar sin rebozo, que me sentí emocionado hasta las perchas durante aquella rápida y sencilla ceremonia, muy bien planificada. Y como extraordinario colofón, la compañía inglesa de Infantería de Marina desfilaba en cuadros por delante de los pabellones de los buques, a los que saludaba con sables rendidos. Así permanecimos durante un par de largos minutos, hasta que el almirante Ingram pasaba a saludar a cada uno de los siete comandantes, al tiempo que nos agradecía el valor y eficacia demostrados. Y para mi sorpresa, una vez a mi altura y tras inclinar levemente su cabeza en honor al pabellón nacional, mientras estrechaba mi mano con vigor y enmarcaba una sonrisa, me dedicaba unas palabras en español con escaso acento inglés.

—Bien hecho, señor comandante don Santiago de *Lenianza*, conde de Tarfí. En nombre de la Reina de la Gran Bretaña, le quedamos muy agradecidos por su valor y profesionalidad.

—Muchas gracias, señor almirante.

Tras conceder el mando de bandera y subalternos al caballero Olmedo para su regreso a bordo, de acuerdo a las señales del ejecutor de planes, los comandantes nos agrupamos en el centro de la plaza. Una vez allí, nos señalaron el camino para alcanzar la

cámara del almirante, donde penetrábamos poco después. Y una vez en su interior, quedamos situados alrededor de una mesa dispuesta para nueve comensales, momento en el que se nos ofreció una copa de vino dulzón, tan apetecido por los britanos.

Solamente se departía con alabanzas y expresiones de agradecimiento por parte británica, con lo que se creaba un ambiente de excelente camaradería. Comprobando los nombres de los comandantes asignados en cada puesto de la mesa, comprobé que quedaba enmarcado entre los representantes francés y norteamericano. Pero todo entraba por el saco en dulce barrena, bien lo saben los dioses de la mar. Por fin, a una señal del almirante para que tomáramos asiento, nos aprestamos a cumplir la indicación.

Por desgracia, que siempre brilla un garbanzo negro entre el coro, las viandas eran muy mejorables. Tal condición suele suceder, de forma especial, cuando un británico desea homenajear con viandas y caldos de las propias islas, un honor que bien habríamos deseado evitar. De esta forma, tras lo que parecían bollitos rellenos de crema amarga y queso, abordamos los clásicos pasteles de higadillos, capaces de rematar en el piso al más curtido de los santos voraces. Y los diferentes caldos de acompañamiento procedían de viñas propias del país de Gales, unos vinos que habrían sido despreciados en las tabernas españolas de mercaderes tirados. Menos mal, que el ambiente y las conversaciones particulares nivelaban el resultado sin esfuerzo y que, por gracia de la Santa Patrona, tras un postre de manzana embadurnada de nata, se nos ofrecían unos vasos pequeños rellenos del producto nacional escocés, el *whisky*, pura gloria del Reino Unido. Fue el momento, en el que mi buen amigo prusiano mostraba su primera sonrisa.

Mantuve la conversación en un elevado porcentaje con el comandante francés, Antoine Lafarle, personaje que, por momentos, se acrecentaba en su amabilidad y confianza hacia mi persona. Y fue bastante positiva la charla para nuestros intereses, cuando preguntó sobre mis intenciones.

—¿Tornaviaje directo hacia España, Leñanza?

—Esa es nuestra intención. Creo que todos a bordo desean regresar a Cádiz cuanto antes, aunque la comisión se halla alargado solamente en algunos meses.

—En efecto. ¿Dónde piensa carbonear?

—Pues en un principio, había decidido hacerlo en Ciudad del Cabo. Sin embargo, son varias las noticias recibidas sobre la escasa calidad del producto en dicha estación.

—No se le ocurra rellenar carbón en esa estación británica, y le hablo con plena sinceridad. Parece difícil de creer que se ofrezcan unas piedras de tan baja calidad. Puedo hacerle una recomendación positiva.

—Estoy atento a cualquier sugerencia.

—Mire, Leñanza, en tres o cuatro días partiré hacia la isla de La Reunión, donde se encuentra estacionado mi buque. Por fortuna, recibí escaso castigo durante el combate, y necesito poco tiempo para entrar en dulce. ¿Cuánto tiempo estima necesario para su puesta a punto?

—Creo que en unas dos semanas podremos largar amarras definitivamente.

—Pues le aconsejo que haga escala en Saint Denis, capital de la francesa isla de La Reunión. Allí me encontraré esperándole, y con una buena cantidad de carbón de la mejor calidad, preparado para su buque. Comprendo que la solución del cono sur africano le vendría mejor en cuanto a partir distancias. Sin embargo, le supongo con una autonomía envidiable.

—Así es, sin duda. A velocidad económica puedo realizar media circunnavegación, sin necesidad de repostar una sola piedra.

—Eso le suponía. Desde Saint Denis hasta Cádiz deberá navegar poco más de siete mil millas, quizás se alcancen las ocho mil, si no me equivoco mucho. Entiendo que lo podrá efectuar con su buque, sin entrar en límites negativos de carboneras.

—Por supuesto. Ya lo hice en el trayecto desde Fortaleza hasta San Francisco.

—En ese caso, tiene mi oferta sobre la mesa. Pero, por favor, no se sienta obligado. Solamente intento echarle una mano.

—Mucho se lo agradezco, Lafarle. Y así, de entrada, puedo aceptar la propuesta con agrado. Además, no conozco las islas Mascareñas. Aunque sea de paso, me gustaría recorrerlas a la vista.

—Son de una hermosura digna de mención. Lástima que las prisas le acompañen, porque podría enseñarle Saint Denis y otros lugares de la isla de incomparable belleza. Pero, por cierto, si su

oficial de derrota no dispone de cartas o derroteros adecuados para entrar en la capital, dígale que acuda a mi bordo y se los ofreceremos.

—Pues se merece un nuevo agradecimiento, Lafarle. Se lo preguntaré a mi regreso a bordo.

—No dude que nos tendrá preparados para sus necesidades de cualquier tipo.

—¿Debe permanecer mucho tiempo en La Reunión?

—Voy a cumplir los dos años, con lo que todavía me mantendré en la isla por tres años más.

—Un largo periodo de cinco años, como nos ocurre al ser destacados a las islas Filipinas. ¿Lo solicitó de forma voluntaria?

—Voluntaria y urgente —esbozó una sonrisa de complicidad.

—¿Mal de amores?

—Un gran mal de amor enquistado —de nuevo sonreía—. Estimé conveniente establecer una buena distancia, esas ocho mil millas que hemos mencionado.

—Pues espero que todo se resuelva a su favor.

Esas fueron las palabras principales de nuestra conversación, que me abría una nueva puerta en cuanto al tornaviaje, al tiempo que mostraba una colaboración y amistad del capitán de fragata Lafarle digna del mayor elogio. Y era impresionante comprobar, el cambio producido en la personalidad del oficial francés, desde su postura orgullosa y distante de los primeros días.

Brindamos una y mil veces tras el almuerzo. Se trataba de la despedida definitiva, lo que, más allá de las formas, impregnaba el ambiente de cierta tristeza. Porque, aunque nos aseguráramos en tono repetido, que volveríamos a cruzar derrotas alguna vez a lo largo de nuestras vidas, éramos conscientes de que, con muchas probabilidades, jamás sucedería tal deseo. O incluso acabaríamos guerreando entre nosotros, como, en efecto, sucedería con algunos de los presentes años después.

El almirante Ingram, como perfecto anfitrión de sala, soportó con estoicismo británico aquellas efusivas muestras de amistad eterna, muy acrecentadas en tono y textos por la abusiva ingesta del *whisky* escocés. Y por todas las toninas verdes del Mediterráneo, que aquel brebaje de grados acrecentaba las demostraciones de todo tipo, un caldo que acabé por beber con especial querencia. Por

fortuna, llegó un momento en el que, aquellos que nos manteníamos con mayor serenidad, comprendimos llegado el momento de agradecer al almirante la deferencia concedida, así como entrar en la necesaria despedida. Conseguimos el objetivo, aunque algunos comandantes, especialmente el prusiano y el holandés, renegaran en sordina del escaso tiempo concedido para los brindis finales.

Creo que, por fin, se produjo el milagro, para especial regusto del almirante, abocado a un poco deseado escenario. Y como debían sospechar la situación en que acabarían nuestros cuerpos, habían ordenado preparar un carruaje de sección, al que algunos accedieron con visible esfuerzo. Sin mayores comentarios, el cochero, que disponía de instrucciones precisas, arrancó la marcha para pasar por cada uno de los buques y dejar a cada comandante con libertad de movimientos, junto a las respectivas planchas de acceso. Todo transcurría dentro de cierta normalidad, aunque el conde von Dambrosky rematara la fiesta con risas generales. Porque una vez situado junto a la pasarela de su barco, comenzó a agitar los brazos en calurosa despedida, con vivas a todos los dioses, incluidos los vikingos. Y accionaba sus miembros con tal energía, que en uno de aquellos movimientos acabó por perder el equilibrio y caer al agua. Para su beneficio, el oficial de guardia a su bordo reaccionó con rapidez, para sacarlo a flote y redimirlo al buque sin mayores problemas. Como es de suponer, todos en el carruaje reímos a dentelladas, mientras el prusiano desfilaba por su cubierta con movimientos inciertos, que no le impedían continuar agitando los brazos sin descanso.

Conseguí incorporarme al *San Quintín*, sin que expusiera a la vista la verdadera situación en que me encontraba. Como de costumbre, el segundo comandante llegó en generoso auxilio y acompañó a mi cámara. Como ya comenzaban a caer las luces, ordené a mi criado que me preparara el lecho y la camisa de dormir, mientras despedía a mi hombre de máxima confianza.

—Muchas gracias por su apoyo, segundo. Como puede imaginar, no me encuentro disponible para recibir novedades, a no ser que sean de quebranto absoluto.

—Ya le dije, señor, que no ha aparecido novedad reseñable a bordo. Todo transcurre en orden.

—Recuérdeme, mañana, que dispongo de sabrosas noticias para

la derrota de nuestro tornaviaje.

—Así lo haré, señor. Que descanse.

—Muchas gracias, segundo.

Entré en sueños como cormorán en picado, sin llegar a disfrutar de un solo pensamiento. No obstante, mientras cerraba los ojos comprendí, que podía dar por finalizadas las acciones de la división internacional, un honor que debía inundar mi pecho con orgullo y entera satisfacción. Y en ese momento, entré en dulces tinieblas.

Tras dormir una elevada cantidad de horas sin despegar medio ojo, cuando en la mañana siguiente Ricardo me movió el hombro con tiento, comprobé entusiasmado que me encontraba con los cinco sentidos en alerta y sin problemas añadidos. Bendito *whisky*, pensé alborozado. Y ataqué con furia desatada los huevos con tocino braseado y varias tazas de café, que el rapaz con el brazo en cabestrillo me ofrecía. Y como atizado con cenizas de urgencia, solicité la presencia del segundo en mi cámara, cuando ya me encontraba alistado con la debida uniformidad. Hizo acto de presencia pocos minutos después. Y como gozaba de una habilidad extrema en el trato, se comportó como si se tratara de un día más.

—Buenos días, señor comandante.

—Buenos días, segundo. ¿Todo en orden?

—Así es, señor. Cuando la campana marcaba las ocho horas, se reanudaron los trabajos con la habitual dedicación.

—¿Con los ingleses en presencia?

—Por supuesto, señor. No han perdido un solo minuto, desde que comenzaron las obras oficialmente. Hemos tenido mucha suerte con que nos tocaran en suerte tan magníficos profesionales.

—En efecto, aunque el éxito debamos adjudicarlo al capitán de fragata Axworthy, que los escogió.

—Eso tengo entendido.

—Bueno, segundo, desearía reunirme con el oficial de derrota y su compañía en cuanto sea posible. Que acuda con cartas y derroteros, por favor.

—Pues ahora mismo me encargo, señor. En pocos minutos, regreso con Huertas a su cámara.

Poco después, con las cartas y derroteros a la mano, me dirigí a los dos oficiales.

—Creo, señores, que tendremos cambios en la derrota para cumplir el tornaviaje. Tras corroborar que el carbón que se sirve en Ciudad del Cabo es de muy baja calidad, el capitán de fragata Lafarle me ofreció carbonear en Saint Denis, capital de la isla de La Reunion, donde nos estará esperando. Una vez rellenos hasta la bandera, navegaremos hacia Cádiz sin nuevas escalas.

—¿Ha dicho a La Reunión, señor? —Huertas comprobaba situaciones en la carta, en la que se mostraba el océano Índico al completo—. De esa forma, señor —señalaba las derrotas a La Reunión y posterior navegación hacia el cabo de Buena Esperanza —, aumentaríamos en algunas millas la distancia a recorrer.

—En efecto. Pero con la ventaja de no tener que esperar turno para el carboneo, y la seguridad de embarcar unas piedras de calidad envidiable. Una vez avituallados a tope, deberíamos navegar unas ocho mil millas aproximadamente, distancia asequible a nuestro buque sin entrar en carencias.

—Pues me parece una opción muy correcta, señor —comentaba el segundo, tras observar los perfiles en la carta náutica.

—A mí también —sentenciaba Huertas—. Además, será agradable dar un vistazo a las islas Mascareñas.

—Eso he pensado. Como es lógico, el maquinista debe calcular donde podemos ensacar carbón, aunque sea necesario emplear algún espacio en la bodega principal. Y si es necesario y el tiempo nos acompaña, sacos en cubierta junto a la escotilla de los fogones, para ser empleados en primer lugar.

—Entiendo, señor, que se trata de acción decidida —preguntaba el segundo.

—Así es. Una vez lidiado el estrecho de Malaca, y atacado el océano Índico como nos indicó Huertas hace días, proa directa al norte de la isla de La Reunión, donde se encuentra su capital, Saint Denis.

—Quedo enterado, señor comandante —musitaba Huertas.

—Por cierto, Huertas —entraba de nuevo—, si no dispone de derroteros o portulanos adecuados a las aproximaciones a Saint Denis, el comandante Lafarle me ofreció los servicios de su oficial de derrota.

—Es de agradecer, señor, pero estimo que no será necesario —argumentaba el joven oficial con especial convicción—. Disponemos

de todo el material necesario en el cargo de derrota. No obstante, lo estudiaré a fondo, y si necesito alguna información adicional, seguiré su recomendación.

—Perfecto.

Disolvimos la pequeña reunión con rapidez, una vez decidida la derrota definitiva para regresar a España. Aproveché el momento para, en compañía del segundo, dar una nueva ronda por los trabajos en curso. Y como en días anteriores, quedé encantado con lo que observaba, al comprobar el progreso de las obras. Hablé con el ingeniero jefe Peers, que me ofreció las más excelentes noticias, sin que hasta el momento hubiese saltado alguna liebre negra contra la cara.

Creo que, en aquellos momentos, comencé a padecer un sentimiento, que normalmente se adjudica en negativo a los artistas en general. Es comúnmente conocido, que quien se dedica a crear un nuevo trabajo en la pintura, la escultura, la literatura, la composición musical o cualquier otra especialidad de dar a la luz una nueva obra, y comprueba que su trabajo emboca el tramo final, sufre lo que se define habitualmente como *prisa por culminar*. Se trata de un efecto, que puede llegar a ser muy negativo y que, en ocasiones, es fácil distinguir en el resultado definitivo. Pues a mí me sucedía algo parecido. Porque deseaba que las obras a bordo se acabaran al punto, aunque fuera consciente de que la consecuencia final podía resentirse negativamente. Consciente de ello, intenté refrenar los impulsos y tranquilizar la mente al llano. Después de tantos meses embarcados en una comisión de mar tan importante, poco importaba emplear algunas jornadas más o menos.

Dos días después, acudió a mi bordo el comandante del buque francés, ahora llamado fragata *L'Alsacienne*, para despedirse. Tomamos café en mi cámara y charlamos como dos buenos amigos, al punto de abandonar los excesivos tratamientos.

—¿Cómo transcurren sus trabajos a bordo, Leñanza? ¿No han surgido problemas importantes?

—Ninguno, por gracia de los cielos. Navegamos como cometa dorada, Lafarle. En verdad que estoy encantado de la dedicación de los ingenieros británicos, así como el apoyo que nos prestan en todos los ramos. Incluso nos han ofrecido un pintado general.

—Pero ya no se observan en su chimenea las franjas e unciales

de la naviera, a la que adjudicó el buque en perfecto camuflaje.

—Ese detalle y el nombre en el coronamiento a popa han sido los dos únicos trabajos, atacados por nuestros hombres en cuanto a labores de pintado. Se presentaba como pura necesidad, para regresar a la normalidad de un buque de guerra.

—Ha tenido suerte con nuestros amigos actuales —esbozó una sonrisa de escepticismo—. Pero debo reconocer, que los británicos disponen de operarios magníficos en sus arsenales.

—¿Cuándo abandona Singapur?

—Con las primeras horas de mañana. Deberé recorrer poco más de las tres mil quinientas millas. Casi tres semanas de navegación. Y allí le esperaré.

—Pues tenga en cuenta que, dentro de cuatro semanas o poco más, apareceré en Saint Denis para saludarle. Pero también espero poder avituallar el buque al máximo. No olvide, que deberemos atacar unos cuarenta días de navegación hasta Cádiz.

—No se preocupe, que podrá embarcar la cantidad de carbón y alimentos que desee. Y, no lo dude, todo de la mejor calidad, que ya me ocuparé personalmente de ese importante detalle.

—No sé cómo agradecérselo, Lafarle.

—Una buena amistad es el mejor regalo que se puede recibir en esta vida.

—Por mi parte, pensaba entregarle como presente de despedida una frasca de buen vino. Sin embargo, he pensado que también ustedes poseen caldos de gran calidad. Por esa razón, me he decidido por ofrecerle una frasca de un aguardiente, que solamente se produce en una pequeña villa, cerca de un predio de la familia, en el reino de Murcia. Es muy apreciado en casa desde hace varias generaciones. Espero que le guste.

—No necesitaba hacerlo. No obstante, lo beberé a bordo de mi fragata a su salud. En Saint Denis podré corresponder a su generosidad.

—Buena mar y vientos propicios hacia Saint Denis, Antoine. Espero que nos veamos de nuevo en pocos días.

—Le estaré esperando, Santiago.

La despedida de Lafarle fue menos triste, porque podríamos encontrarnos en pocos días. El francés era el primer buque de la antigua división internacional en abandonar Singapur. Pero cuatro

días después, lo hacían los buques holandés, prusiano y norteamericano, que también efectuaban despedidas de protocolo. Tan sólo restábamos en la base británica la *Andorinha* portuguesa y el *San Quintín*, los buques más dañados en combate.

Fue verdaderamente triste la despedida de mis compañeros, conforme llegaban a mi bordo para ofrecer el adiós definitivo. Pero así es la vida en la mar, amistades que surgen con extrema fuerza y que, sin embargo, quedan disueltas por las olas con demasiada rapidez. Otras llegarían en los siguientes puertos, que reemplazarían las que se perdían en la memoria.

33. COMIENZA EL TORNAVIAJE

Debí mantener el ánimo en calma, no sin esfuerzo, conforme transcurrían los días a velocidad que estimaba más propia de tortuga. Sin embargo, aires de felicidad me entraban en el pecho, al comprobar que los trabajos continuaban sin descanso y a pleno rendimiento. Y un momento que califiqué de extraordinario, tuvo lugar cuando, entrados en la segunda semana, los ingenieros británicos aparecían a bordo con tres maestres de pintura, uno para cada costado y el tercero para las labores de cubierta. Pero, además, para rizar el alma en concierto, llegaban acompañados de quince obradores, cargados a hombros de sus respectivas guindolas **[39]**, trebejos de pinturas y todo lo necesario para atacar el trabajo más laborioso.

Me fascinaba comprobar la facilidad con que los operarios britanos atacaban las labores, que sus ingenieros les indicaban con claridad. Por tal razón, el pintado general del buque progresaba a ritmo de cometa, sin que aparecieran lagunas o distorsiones tan habituales en dichos menesteres. Fue el momento, de comenzar a contar marcha atrás los días restantes para la partida definitiva. Y pronto comprendí, que el mismo día 15 del mes de noviembre, el *San Quintín* podría abandonar la Base Naval se Singapur, engalanado como novia presta al enlace.

El ingeniero Peers me recomendó efectuar las despedidas protocolarias el día 14, si deseaba largar amarras de forma definitiva en la siguiente jornada. Y así lo hice, tras avisar al capitán de fragata Axworthy de mis intenciones. Sin dudarlo, quien ya consideraba como un buen amigo británico, me recomendaba efectuar la formal despedida del almirante Ingram solamente, por encontrarme en el arsenal de la *Royal Navy*, que en nada depende

de las autoridades civiles. De esta forma, en la mañana del día citado y previa oficial demanda, me presenté en la antesala del gabinete del almirante.

Para bien o para mal, no conseguí entrevistarme con el contralmirante Ingram, y agradecerle como se merecían los auxilios recibidos. Y bien que lo sentí en mis adentros, puedo jurarlo. La primera autoridad de la *Royal Navy* en la Base Naval se encontraba en la mar, con previsión de su regreso en una semana. No obstante, efectué la despedida formal ante su jefe de estado mayor, capitán de navío Graham Bishop, quien me aseguró una vez más, lo mucho que debían a la actuación de mi buque, y que los apoyos para restaurar mi unidad a su entera operatividad era lo menos que podían hacer en compensación. Me invitó a una taza de café, mientras departíamos con exquisita cortesía y se interesaba por mis siguientes movimientos.

Tras abandonar el gabinete del almirante, dirigí los pasos hacia el buque que mandaba Lewis Axworthy, que esperaba noticias de mi parte. Le expuse con detalle la entrevista mantenida con el jefe de estado mayor, con lo que se congració de que todo hubiese corrido en suertes. También él había conocido aquella misma mañana la ausencia del almirante, tras su salida a la mar en la tarde anterior. Invité a Lewis para un almuerzo a mi bordo, en la última jornada que disfrutaría entre ellos. Por desgracia, no podía aceptar por encontrarse comprometido previamente en aquel mismo día. Debía asistir a una comida oficial, así como a una reunión posterior con el jefe del estado mayor y todos los comandantes de buques estacionados en la Base Naval. Se trataba de la reunión periódica, que debería aclarar y programar las actividades a llevar a cabo durante el siguiente mes. De esta forma, debimos despedirnos allí mismo, en su cámara. Y puedo jurar por todos los Leñanzas inhumados en nuestro camposanto, que sentí cierta emoción cuando el propio Lewis me ofreció un sentido abrazo.

—Espero y confío que llegaréis a España sin mayores contratiempos, querido amigo. Ha sido un placer y un honor trabajar a su lado. Siempre lo recordaré.

—También yo, Lewis. Sin olvidar, que habéis tomado bajo vuestra mano las muchas obras necesarias en mi buque. Os agradezco con la máxima sinceridad y amistoso calor tamaña

generosidad. Y aunque sea difícil, espero que algún día podamos encontrarnos de nuevo.

—También yo lo espero y deseo.

Una vez regresado a mi bordo, ordené al segundo que se prepararan diversos paquetes con obsequios. Debían dirigirse al almirante, a su jefe de estado mayor, a los ingenieros y, de forma muy especial, una caja con tres frascas de mi especial aguardiente para Lewis Axworthy. Les debía mucho a todos. Porque, en verdad, no podía haber imaginado quince días atrás, que abandonaría la Base Naval de Singapur en tan excelente estado. Pero así habían corrido los colores en los últimos nueve meses, desde el día que abandonara la bahía gaditana. Bien sabía que la mano de la Santa Patrona se había posado sobre nuestros palos desde el primer momento.

En la misma tarde del día 14, despedidos y agasajados en conveniencia todos los operarios británicos, pasé revista de lomos a todo el buque, acompañado del segundo. Y aunque buscara como mosca cojonera algún pequeño desperfecto por alto y bajo, no lo encontré. También por aquellas horas, acabamos de embarcar los víveres pendientes. El carbón, sin entrar en exageraciones de ensacado, una vez prevista la escala en Saint Denis, y de excelente calidad a la simple mirada, se había embarcado el día anterior. Podía gritar a los vientos con feliz energía, que el transporte artillado de la Real Armada *San Quintín* se encontraba listo de máquinas, aparejo y maniobra, para salir a la mar y efectuar el definitivo tornaviaje hacia la Península.

Al circular por las cubiertas del buque, solamente había encontrado en mis hombres rostros con sonrisas y miradas de agradecimiento, como si el simple hecho de comenzar el regreso a casa en tan excelentes condiciones operativas hubiese sido conseguido por mi persona de forma heroica y milagrosa. Por desgracia, una vez más debí recalar en la enfermería, donde todavía reposaban cinco de nuestros muchachos. Cuatro de ellos también mostraban gestos de felicidad y esperanza. Sin embargo, el soldado Martín Paredes entraba en visible congoja de muerte, así me lo pareció al menos, aunque no efectuase movimiento alguno. Le pregunté al cirujano.

—¿Cree que el pobre muchacho sufre?

—Para nada, señor. Se encuentra en una especie de coma más o menos profundo. Y le seguimos administrando láudano, por si acaso, cuando nos es posible. Pero juraría que, por fin, ha entrado en una clara agonía, tras muchos días de sufrimiento sin esperanza. No creo que dure más de un día o dos.

—Mucho lo siento, bien lo sabe Dios. Si fallece en la mar, como así parece, largaremos su cuerpo a nuestro especial camposanto con los debidos honores.

—Así lo estimo, señor.

—¿Y el resto de los enfermos?

—Los cuatro evolucionan muy favorablemente, señor. Y conste, que poco daba por la vida de dos de ellos, unos días atrás. Han gozado de suerte por troneras. Por lo demás, hay una docena de hombres que se mueven por las cubiertas con muletas o miembros en cabestrillo, como su criado. Es posible, que alguno presente visibles signos de cojera, pero poco importantes.

—Me alegro.

Por fin, finalizadas las encomiendas que yo mismo me había impuesto, regresé a mi cámara. Para la cena, en la última noche que gozaríamos en Singapur, había invitado al segundo comandante, al oficial de derrota y al caballero Olmedo, que había ejecutado su labor como abanderado de forma impecable. Ricardo se esmeró como le había ordenado y nos alimentamos con especial placer, aunque mi criado protestara porque los corderos adquiridos en Singapur, procedentes de Nueva Zelanda, se aparecían más viejos que Matusalén, y con la carne dura. En efecto, no se trataba de corderos lechales, pero el sabor era excelente y el hambre propició que los rematáramos sin dejar migaja en el plato. Cuando nos sirvieron la copa de aguardiente, me preguntó el segundo.

—En ese caso, señor, ¿se mantiene la salida a la mar para mañana?

—En efecto, segundo. Pero sin madrugones innecesarios. Cuando el sol se haya alzado una cuarta sobre el horizonte, largaremos amarras y diremos adiós a esta Base Naval de tan gratos recuerdos.

—¿Se mantiene la derrota establecida en la última reunión, señor? —Preguntaba Huertas.

—Sin dudarlo en una yarda. Comenzamos el deseado tornaviaje y, si no se enfada la gran señora en exceso, en menos de cuarenta

días recalaremos en nuestro Cádiz querido. ¿Le apetece regresar a casa, caballero? —Me dirigía al guardiamarina Olmedo.

—Pues no sé qué responderle, señor comandante. Mi familia se encuentra en Valencia y no podré visitarla, de momento. Por otra parte, me encanta recorrer mundo, mucho más que permanecer fondeado en Cádiz. No obstante, poco sabemos la suerte que correremos los guardiamarinas. Espero, que los de último curso no debamos regresar a la Academia.

—Seguro que no. Por mi parte, los propondré para su inmediato ascenso al empleo de alférez de fragata, una vez cumplidas las prescripciones legales. Y se merecen un buen permiso, que le permitiría visitar a su familia y alguna moza que ande a la espera.

—Dios le oiga, señor comandante. Y me refiero al ascenso y al permiso, que no hay mozas a la espera de momento.

Todos reímos a coro las palabras del caballerete, que entonaba con la máxima sinceridad. Y tras algunos momentos de conversación distendida, decidí rematar la sesión y que cada mochuelo regresara a su olivo. Era tarde y debíamos descansar, para encontrarnos a tope de fuerzas al día siguiente, cuando comenzaríamos el regreso a casa.

Aquella noche tardé en entrar en sueños. La imagen de Mencía, la de mi hijo y la de ese otro que, si Dios nos había ayudado, debería haber llegado al mundo, copaban en agrado mi cerebro. No obstante, acabé por morder el anzuelo y comenzar a soñar con cantos azules.

Sin una mínima novedad a la contra, marcaba la campana de a bordo las diez y media, cuando ordenaba largar amarras del muelle de poniente del arsenal. Fue el momento, en el que la banda de música de la Base Naval atacaba unas marchas de barlovento en cordial e inolvidable despedida. Siguiendo las normas de honor y cortesía, disparamos los doce cañonazos de reglamento, en saludo a la insignia del contralmirante Ingram, que se vio contestada de inmediato por la batería de honores. Fuimos auxiliados en la maniobra de desatraque por un remolcador de puerto, que nos dejó proa a la bocana sin mayores esfuerzos. Y, por fin, reventó en mi alma el momento de la extrema felicidad, al ordenar máquinas avante y proa firme al destino.

Atravesamos el estrecho de Philips con rapidez y sin

compromiso alguno, para continuar por la parte más amplia del de Malaca, que deberíamos recorrer en dos o tres jornadas. Todo a bordo corría en colores de gloria, sonrisas abiertas en los rostros y ganas de trabajar al punto, como si con ello se acortaran las millas a recorrer. Pero no todo en esta vida se mantiene en perfume de rosas. Entrábamos en la tercera singladura, a la altura de la punta Diamante en la costa nordeste de la isla de Sumatra, cuando el cirujano accedía al puente de gobierno. Y por el gesto de su cara, deduje la mala nueva.

—Siento comunicarle, señor comandante, que el soldado de Infantería de Marina Martín Paredes acaba de fallecer. Creo que bien se merecía el descanso eterno, tras una alargada agonía.

—Que Dios se apiade de su alma. ¡Segundo!

—Mande, señor.

—Que preparen el cuerpo del finado, para su inhumación en las aguas. La efectuaremos en cuanto salgamos del estrecho, mañana por la mañana.

—Se dispondrá lo necesario, señor.

Tal y como había supuesto, a media mañana de la siguiente singladura, caímos a babor unas seis cuartas, para atravesar el paso al sur de la isla Gran Nicobar, a la vista de la punta Galatea, la más meridional. Y fue el momento en el que enfrentamos el mar de las Indias[40] en todo su esplendor, horizonte abierto en millas sin medida. Huertas me recomendaba el rumbo directo hacia la costa norte de la isla de La Reunión. Deberíamos navegar menos de tres mil millas a velocidad económica, con el aparejo en apoyo si el viento nos acariciaba a favor. Y como el soplo se entablaba fresco del sudeste, pudimos largar casi todo el velamen, por más que el trapo bufara por largo en ocasiones.

Aunque me entristeciera en grado la ceremonia de inhumación del soldado Paredes en las aguas, pronto se recompuso mi espíritu en bonanza por pura necesidad, con la mar en bendita disolución de penas, como suele suceder. Porque continuábamos con cielos azules, mar en cabrillas sueltas y viento fresco del sudeste, que comenzaba a rolar hacia el levante puro, condición que nos beneficiaba con claridad. En la primera mañana a rumbo, proa firme hacia Saint Denis, el oficial de guardia me comunicaba que la corredera marcaba los nueve nudos y medio, velocidad aproximada

que esperaba alcanzar con el viento calzado por nuestra aleta de babor. El contramaestre primero comprobaba el trapo al palmo, así como toda la cabuyería repuesta, sin que le saltara idea negra de momento. Tan sólo, con su habitual perfeccionismo, hizo recalibrar los brandales[41] de los masteleros de juanete, hasta dejarlos, según sus propias palabras, en dulce.

Aunque esperaba que la gran señora de las aguas mostrara sus garras negras en algún momento, en verdad que aquella primera etapa del tornaviaje la cumplimos como navegación de señoras en falúa por el río en Aranjuez. Sin duda, en aquellos momentos se ama la mar con mayor intensidad, mientras la vida sobre la superficie se desliza con gozo de seda. Y más todavía, cuando mantener la derrota tomando el punto por cálculo astronómico, normalmente observando el sol en la mañana y su debido corte en la meridiana, o por estima de fantasía, se consigue sin labor extraordinaria[42]. Solamente debíamos comprobar el orgullo que se mostraba en el rostro de mi oficial de derrota, para comprenderlo.

Entrados en las primeras horas de la tarde del segundo día del mes de diciembre, el vigía alzado en la cofa del palo mayor cantaba tierra con la necesaria energía de pulmones. Se trataba, sin duda, de la isla de La Reunión. Apenas dos cuartas a estribor se encontraba la capital, Saint Denis, situada en el punto más septentrional de su costa. Decidí recobrar esa labor didáctica que tanto procuraba y con la que, en verdad, disfrutaba.

—Vamos a ver, caballero Lapiedra. ¿Qué puede decirnos de las islas Mascareñas?

El joven caballero quedó con el rostro en blanco y movimientos nerviosos de sus manos, como si hubiera sido cazado en el más nefando de los pecados. Sentí pena al comprobar su sufrimiento, por lo que entré en ayuda con rapidez.

—Por favor, caballero Lapiedra, no se preocupe una miserable mota. Parece que todavía no me conocen. Puede estar seguro, de que no se encuentra ante un examen de grado en la Academia. Además, casi ninguno de los oficiales presentes podría exponerme algún dato importante de su geografía e historia —dejé pasar unos pocos segundos, antes de entrar en tajada—. Las islas Mascareñas forman un archipiélago situado al sudoeste del Océano Índico,

formado por las islas Reunión, que se encuentra ahora mismo por nuestra proa, Mauricio, Rodríguez, islas Agalega y el banco de Cargados Carajos, un nombre este último muy poético, aunque también se denomina Rocas de San Brandón por los británicos, que son más elegantes.

Todos rieron ante mi última frase que, no obstante, era real como la vida misma. Continué en tono de buen humor.

—El hecho de que se asocien en archipiélago las islas nombradas es un tanto artificial, porque La Reunión se encuentra a bastante distancia del resto, y podría considerarse como unidad independiente. Pero, bueno, lo principal es que las islas fueron descubiertas por el navegante portugués Pedro de Mascareñas en 1513. Tras el dominio lusitano, el archipiélago en su conjunto fue dominado por los franceses, entrados en la primera mitad del siglo XVII. Y salvo algunos periodos de dominio británico, siempre al acecho, quedó bajo la autoridad definitiva de los gabachos. Se trata de un caso parecido a nuestros muchos hallazgos de mar, especialmente en las aguas del Caribe. Descubrimos todas sus islas con dominio, y en estos días solamente Cuba y Puerto Rico permanecen bajo pabellón hispano. Pues a los portugueses les ha sucedido lo mismo en gran parte del océano Índico. Pero regresando al momento actual, esta isla que abordaremos mañana por la mañana se denominaba anteriormente como isla Borbón.

Descansé unos pocos segundos, para aumentar el interés de mis hombres. Y sin abandonar el buen tono, me dirigí a ellos en interrogación.

—¿No se les ocurre alguna pregunta de cierto interés, señores oficiales?

—¿Por qué se cambió el nombre de Borbón a Reunión, señor comandante? —Preguntaba el caballero Olmedo.

—Buena pregunta. Tengan en cuenta que, tras el triunfo de la Revolución Francesa, por decreto de la Convención de Francia, y una vez sin la presencia de la dinastía Borbón, se deseó conmemorar la unión entre los revolucionarios de Marsella y la Guardia Nacional de París. Por tal razón, se instauró el nombre de isla de La Reunión. Durante las guerras napoleónicas, esta preciosa ínsula fue llamada como isla Bonaparte. Sin embargo, fue tomada por los británicos en 1810, que le devolvieron la denominación de

isla Borbón. Cuando, tras la guerra, fue devuelta a Francia, continuó con ese nombre hasta la caída definitiva de la dinastía en 1848, momento en el que recuperó el nombre revolucionario. Y así continua en estos días.

—Muchos bautizos, señor —comentó el segundo.

—Así suele suceder en los países, que poco aman o reconocen su propia historia con mediano rigor. Como podrán comprobar en escasas horas, la isla dispone de un volcán llamado el Pitón de la Fournaise, que entra en erupción de forma frecuente, cada dos o tres años aproximadamente, aunque sus fumarolas sean casi continuas. Sin embargo, el pico más alto de la isla se encuentra en el Pitón des Neiges, al noroeste del anterior, con poco más de tres mil metros de cota. Y como pueden suponer, a la vista de su situación, se disfruta de un agradable clima tropical. Y ahora nos acercaremos, pero sin entrar en distancias cercanas. Porque, de acuerdo con lo que me prometió el capitán de fragata Lafarle, alguna embarcación se acercará a nosotros en cuanto nos divisen, para guiarnos con precisión hasta los muelles. Exquisita deferencia francesa. Deben tener en cuenta, que el puerto principal de la isla se encuentra en el Pointe des Galets, en la localidad de Le Port, situado a poniente de Saint Denis y unas pocas millas de distancia.

Se hizo el silencio, como si esperaran que continuara con mi disertación.

—Y eso es todo, señores. Ahora, cada uno a su trabajo. Y que se prepare el buque en guindas, para entrar en puerto como corresponde a un buque de la Real Armada.

Sesteamos al gusto durante el resto del día, sin entrar en distancias cortas a La Reunión. Y expuse a Huertas mi deseo de mantenernos en las inmediaciones, sin pulsar en ningún momento el corte. Sin embargo, deberíamos encontrarnos a las diez de la mañana, norte sur con Saint Denis y a unas diez millas de distancia.

Mecidos por un viento caído en tablas y mar casi llana, transcurrió la noche sin sobresalto alguno. Por mi parte, dormité en el trono del puente de gobierno con bendita placidez. Y juro por la salud de mi alma, que ni siquiera escuché los relevos de la guardia, metido en sueños de extrema felicidad. Por fin, cuando la campana marcaba las ocho de la mañana y llamaba a un nuevo relevo, apareció Ricardo en el puente de gobierno con un plato de panceta

frita sobre manteca negra, que ataqué con apetito voraz. Y tras ingerir un generoso tazón de café, me sentí regresado al mundo de los vivos, sin necesidad de regar el rostro con agua de la jofaina.

Tal y como había ordenado a mi oficial de derrota, poco antes de entrar en las diez de la mañana, podía divisar algunas edificaciones de Saint Denis en la distancia, muchas de ellas desparramadas en grupos por la ladera de poniente. Y no debí esperar más de un cuarto de hora, para descubrir humo negro en la distancia, que poco después reconocí como un remolcador de puerto o embarcación parecida. Sin dudarlo, la fumarola hacía por nosotros con determinación. Para reducir el tiempo de encuentro, nos pusimos en movimiento a poca velocidad, en dirección a quien ya reconocía como un tortugón de medio porte. Y conforme llegaba a distinguir los perfiles en la distancia con cierta precisión, intentaba identificar un personaje uniformado que, en la misma proa, enfocaba su anteojo hacia nosotros. Pocos minutos después, comprobé, encantado, que mis sospechas se confirmaban. Porque era mi amigo Antoine Lafarle quien dirigía la maniobra hacia nosotros.

Cuando ya el remolcador se encontraba a escasas yardas y con nuestras máquinas avante a escasa velocidad, Antoine daba las órdenes para quedar a nuestro mismo rumbo, cerrando distancias. Con buena maniobra del patrón, acabó por abarloarse con suavidad a la escala de gato tendida por nuestro través de estribor. Y sin mayor espera, Antoine trepaba por ella con agilidad, hasta pisar nuestra cubierta, donde le esperaba. De nuevo nos fundimos en un abrazo.

—Bienvenido sea a bordo del transporte artillado de la Real Armada *San Quintín*, comandante Lafarle.

—Lo mismo digo como bienvenida a Saint Denis, amigo Leñanza. Cuando lo estime oportuno, podemos atracar en el muelle que le hemos asignado.

—Vayamos al puente de gobierno y seguiré vuestras recomendaciones con placer.

De acuerdo a las indicaciones que Lafarle nos declaraba con exactitud, procedimos con poca máquina hacia tierra, mientras el remolcador nos acompañaba a corta distancia. No obstante, me extrañó la caída final a estribor, dejando el fondeadero de Saint

Denis a la banda contraria. Por fin, en media hora acabamos atracados a un muelle, que parecía de reciente construcción. Se trataba de un conjunto de amarraderos ligeramente apartado y, como explicó Lafarle, designado en exclusiva para las unidades de la *Marine National*. En aquel momento y con especial agrado pude comprobar, que, al extremo meridional de nuestra línea, aparecían pequeñas montañas de un carbón negro y reluciente, convenientemente cubiertas con hules del mismo color, una protección contra la humedad que nunca había observado hasta el momento.

El comandante francés lo había preparado todo al punto, conocedor de que nos corrían las prisas, como sucede en todo buque que aborda el tornaviaje final hacia casa. Porque apenas dos horas después de declarar firme el atraque, aparecía a bordo un señor elegantemente vestido, que Antoine nos presentaba como el marchante con inscripción oficial Jean Marie Achard, quien nos podía proveer con garantía de cualquier elemento necesario. Y daba la cara por su honestidad, al haber sido seleccionado para el avituallamiento periódico de las unidades francesas.

Todo se desarrolló a nuestro gusto y en escaso tiempo. Como en aquellos momentos, el capitán de fragata Lafarle era la máxima autoridad de su Marina en La Reunión, a causa de la grave enfermedad que sufría el contraalmirante y comandante naval de la isla, no debí llevar a cabo presentaciones protocolarias a autoridades militares. Y como nuestra zona de atraque no correspondía a la capital, tampoco debía girar visita a las autoridades civiles. Por último y en respuesta a una de mis preguntas, ni siquiera entendió como necesaria la visita al señor Gobernador, dadas las urgencias que se cernían en la visita del buque español. Quedaba claro, que mi buen amigo deseaba evitarme molestias innecesarias. De esta forma, cuando ya el sol cruzaba la meridiana, me propuso una oferta irrechazable.

—Mientras rellenáis de carbón, aguada y víveres, le propongo que disfrutemos de un agradable almuerzo en un restaurante de la capital, que bien conozco.

—Pues lo acepto, encantado. Pero acláreme un punto que no comprendo. ¿Dónde hemos atracado?

—Aunque siempre se habla de Saint Denis como destino, apenas

se puede emplear su fondeadero, de escasa garantía y poco defendido de los vientos de levante. Por tal razón, hace unos treinta años se reconstruyeron muelles en lo que se denomina como El Puerto, una dársena natural al abrigo de la punta des Galets. No sólo es un magnífico tenedero, abrigado a todos los vientos y mares, sino que dispone de tres muelles, dos de ellos para la carga mercante general y otro, más apartado, para uso de nuestra Marina Nacional. Ahí es donde ha atracado.

—Comprendido.

—¿Le dio tiempo a costanear la isla?

—Muy poco y sólo en la costa de levante.

—Es más hermosa que la de poniente, sin duda, toda encajada entre acantilados.

—De todas formas, lo que pude divisar se me apareció como una visión celestial. Un maravilloso espectáculo de inmensa y muda frondosidad, un verde dominante y absoluto como jamás he observado. Porque se trata de una explosión de colores con todas las gamas del verde. Un pintor habría declarado, que ninguna tonalidad faltaba al concurso, desde el verde ocre al de pastos, pasando por el orondo, el malaquita, el esmeralda y el principal para el hombre de mar, ese llamado como verde esperanza. Y para rematar el cuadro a luces, también pude observar en la distancia, bastante lejos, cómo se elevaban lo que más parecían montañas nevadas con humaredas grises en sus crestas, aunque no se tratara más que de formaciones de cúmulos, alzadas en altura con las fumarolas del pitón de la Fournaise en coronación.

—¡Caramba, Santiago! No le creía tan poético —el francés sonreía, satisfecho.

—Debe ser porque ya podemos pensar en el regreso a casa y, en mi caso, comprobar el nacimiento del segundo hijo, si todo ha corrido en virtudes. Bueno, también cuenta ese almuerzo ofrecido.

—Pues lo atacaremos cuanto antes. Pero, dígame, ¿en verdad estima que el verde esperanza es el que domina la existencia de los hombres de mar?

—Así lo creo, sin dudarlo. A los que vivimos buena parte de nuestras vidas sobre las aguas, nos cabe siempre la esperanza de alcanzar un puerto, un estrecho o cualquier punto geográfico. Pero también la esperanza de ganar la lucha contra la mar entrada en

temporal de borlas, o para que sople el viento a favor. Esperanza, siempre aparece la esperanza.

—No lo había pensado. Pero creo que tiene toda la razón en esas opiniones. De todas formas, creo que el almuerzo nos espera, querido amigo.

—No lo hagamos aguardar en demasía.

Después de dejar todo bien aclarado con el segundo comandante, embarcamos en un carruaje que debió recorrer una buena distancia, para entrar en lo que parecía el centro de la capital. Y mucho me llamó la atención comprobar, que se trataba de una ciudad amplia y con extensa población, muy superior a la que podía haber imaginado. Mientras Antoine me explicaba los puntos más importantes, pude acreditar que los edificios corrían en todas las clases y estilos, predominando el europeo. Sin dudarlo, el carruaje se detuvo en la parte central de una amplia avenida, donde se podía apreciar la entrada a un establecimiento de comidas, digno de real visita.

Al poco de penetrar en el establecimiento, amplio y limpio, nos recibió con exquisita cortesía un personaje de los que, en mi tierra, llamaban de cuerpo y mitad, orondo a reventar, a quien mi amigo denominaba con entera confianza como Rodolphe, *el mejor maître de las islas Mascareñas*. Y nos acompañó entre reverencias hacia una mesa entablada bajo un extenso ventanal, dispuesta con todo lo necesario para degustar lo que esperaba como un delicioso almuerzo. Aquella masa de carne empleaba una voz aflautada, poco acompasada a su cuerpo.

—Me dijo el comandante Lafarle que preparara un almuerzo típico de esta isla, criollo de morro a rabo, pero de la mayor calidad. Le reconozco que es poca la variedad de comidas nativas, donde se erige como principal alimento el tiburón.

—¿El tiburón? —Pregunté, extrañado—. Bueno, recuerdo haberlo probado en el puerto mexicano de Veracruz, en la costa atlántica. ¿Se pesca mucho en estas aguas?

—Esta isla está bien rodeada por tiburones sarda y tigre, que se mueven por la costa cercana en elevada cantidad. Tanto así que podrá comprobar, si pasea por la ciudad, los muchos pescadores que se aparecen con piernas o brazos amputados, a causa de esos feroces animales. Se lo presentaré cocinado al estilo criollo, marinado con

especies propias y pasado con ligereza al horno, entubado en *papillote*. Pero, como entrante, les ofreceré un plato de *benjamines*. Se trata de crías de diferentes pescados, bien fritos en mantequilla y rociados con aguardiente. Sobre los vinos, he seguido al punto las órdenes del comandante, que presume de ser experto en tales caldos.

Debo reconocer, que en cada lugar donde arribemos en visita, debemos atacar los alimentos propios del país. Se trata de una parte más de su oferta cultural, al menos en mi opinión. Sin embargo, es cierto que jamás habría pensado en solicitar carne de tiburón, como plato principal en un almuerzo de postín. Pero por todos los santos, que aquellas tiras del belicoso pescado tigre envuelto en grandes hojas verdes y sazonado con bastantes especias, se deshacía en la boca con especial agrado. También disfruté de los benjamines y de los postres dulces, ligeramente parecidos a los pestiños de mi tierra. No obstante, y por encima de todo, merecían especial alabanza los vinos, especialmente unos tintos de procedencia bordelesa, que entraban por mi garganta como dulce de caramelo.

Todos los recuerdos que acaparé en la isla de La Reunión se remataban en gloria. Bien es cierto, que cuando cualquier marino regresa a casa, todo se convierte en color de primavera. Pero la camaradería, amabilidad y generosidad de mi amigo francés superaba cualquier estima. Tras el almuerzo, bien rellenos los buches de viandas y caldos, Antoine me acompañó hasta el muelle donde habíamos atracado. Ya se podían comprobar las acciones de carboneo, gracias a una gabarra de grandes proporciones, abarloada a nuestro costado de babor. El segundo me ofreció la novedad, sin que saltara listón negro en varas. Todo corría en bondades, lo que aproveché para descabezar una ligera siesta.

A lo largo del cuarto día del mes de diciembre, acabamos de rellenar de carbón, hasta la mismísima galleta, siendo fácil distinguir un elevado número de sacos distribuidos por la cubierta, con la necesaria retención a los pernos. También se rellenó con la aguada y los víveres solicitados. Y pude comprobar la buena mano del marchante, porque todo lo que entraba a bordo mostraba colores de excelente calidad. Mi amigo francés había debido ordenar la urgencia en tales actividades, porque cuando caían las luces, el segundo me ofrecía la novedad de encontrarnos rellenos de

víveres, carbón y aguada, listos para abandonar El Puerto cuando lo estimara conveniente.

Aquella noche que suponía nuestra despedida definitiva de la isla francesa, invité a Lafarle a una cena en mi cámara. Nos esmeramos al máximo y la mano de Ricardo cumplió a rajatabla las instrucciones recibidas. Empleamos los vinos españoles escogidos, que restaban a bordo en escasa cantidad. Y como habitual remate, atacamos el aguardiente ceheginero, que todos alababan. Mi amigo francés tragó el bajativo con ganas, al punto de entrar en divertidas chanzas marineras, que no le había escuchado hasta el momento. Por fin, nos despedimos en la meseta, con risas generales. Y aunque intenté forzar el adiós con calor, el francés me avisó de que en la mañana siguiente acudiría a despedirme.

Aquella última noche en la isla, dormí como un bendito, entre oleadas de felicidad y fantasías azules. No dejaba de pensar que, si todo corría a favor, sería la tierra final que tocaríamos, hasta alcanzar nuestro puerto más deseado. Las imágenes familiares pasaban a gran velocidad por mi cerebro, hasta que los sueños me vencieron por completo.

Aunque, con los primeros rayos del sol, nos encontrábamos listos para abandonar El Puerto, debí esperar hasta que apareciera nuestro anfitrión, una espera que se me hizo larga, con la inquietud e impaciencia grabadas a fuego en las tripas. Por fin apareció un carruaje, del que descendió Antoine elegantemente uniformado. Trepó por la plancha, hasta acceder a mi altura en la meseta.

—¿Listos para largar amarras? —Preguntó de excelente humor —. Siento haberles retrasado, si han debido esperar algunos minutos…

—Nada de esperas, Antoine. Deseaba despedirme como corresponde a sus inmensas deferencias con mi persona. Y no le miento, al asegurar que espero encontrarle en el próximo futuro. Después de todo, somos vecinos geográficos.

—Y tenga en cuenta, que vivo muy cerca de la frontera, en Oloron Sainte Marie, a escasos kilómetros del reino de Aragón. Seguro que volveremos a cruzar pasos. Puedo declarar con sinceridad, que ha sido una extraordinaria experiencia conocerle y trabajar a su lado.

Nos ofrecimos un mutuo y entrañable abrazo, con el que, en

realidad, daba carpetazo a la operación conjunta llevada a cabo contra la piratería china, rodeado de excelentes compañeros. A continuación, y mientras descendía por la plancha, rendimos los honores de rigor al capitán de fragata Antoine Lafarle, un personaje a quien siempre recordaría y con quien viviría momentos dulces años después.

Mientras el oficial francés nos saludaba desde tierra, di la orden definitiva para largar amarras, mientras el remolcador nos orientaba la proa en conveniencia. Y ya las máquinas entraban en marcha avante, mientras todavía la figura del oficial francés se distinguía en el muelle. Había sido una escala rápida en la francesa isla de La Reunion, pero de glorioso significado. Porque, una vez más, se demostraba que la amistad es un bien, que recibimos a gotas menudas en nuestra vida, y debemos apurar al ciento.

Una vez en navegación por aguas libres, con cielos despejados, temperatura agradable, soplo fresco del nordeste y mar en cabrillas sueltas, arrumbamos para barajar la costa occidental de la isla a distancia segura. Deben tener en cuenta que, en el derrotero francés, se anunciaban algunos acantilados por el sudoeste con fondos sin confirmar, lo que no animaba mucho a la cercana visión. Poco a poco, nos separábamos de La Reunion, para aproar hacia nuestro destino. A la vista de la carta, se nos hacía posible hacer rumbo directo, para librar con suficiente tranquilidad el cabo de Santa María, espigón meridional de la isla de Madagascar, antiguamente denominada por los descubridores portugueses como de San Lorenzo. Pasaríamos a distancia de seguridad, de forma que casi podríamos continuar a rumbo para tomar el cabo de las Agujas, accidente más meridional del continente africano, muy cercano a los 35 grados de latitud.

Como no se nos demandaba exactitud alguna en la navegación, decidí ajustar la proa en una cuarta a estribor, para poder divisar la costa oriental malgache, una experiencia que no se nos repetiría muchas veces en la vida. Al menos, pensaba que nos sería posible avistar Fuerte Delfín, antes de entrar este-oeste con el cabo de Santa María, y enmendar muy ligeramente a estribor. Aunque muchos estiman que el famoso cabo de Buena Esperanza es el extremo sureño del continente africano, en realidad, a levante se nos aparece el cabo de las Agujas, con latitud meridional superior. Por fortuna,

no llegaríamos a morder los 35 grados, con lo que los famosos *cuarenta rugientes*[43], de espantoso recuerdo en mi memoria a bordo de la fragata *Resolución*, quedarían a suficiente distancia. Y también el círculo de alcance de las bancas de hielo[44] quedarían más al sur, aunque mi abuelo hubiese avistado una de grandes proporciones cerca de las Agujas, una clara excepción a la regla.

Con escasos ejercicios doctrinales y sin presionar a la dotación en absoluto, comenzamos una navegación bastante placentera, de forma especial al pensar que el siguiente punto de destino sería la bahía gaditana. Porque salvo contingencias inesperadas, disponíamos de carbón, aguada y víveres suficientes para no necesitar de escala intermedia, siempre que la gran señora de las aguas así lo permitiera y no sufriéramos algún indeseado accidente. De esta forma, una vez con la isla de La Reunión en masa gris por la popa, comenzamos a imponer un rumbo muy cercano al sudoeste. Y mucho nos congratulaba comprobar día a día el descenso en latitud, señal de que ganábamos pulso poco a poco.

Aunque lo intentara, una vez avistada la costa malgache y repasada con detalle hacia el sur, apenas distinguimos señales dignas de admiración. Incluso allí donde se posicionaba el Fuerte Delfín, no aparecía más que una población de cierta entidad, con un pequeño fondeadero. Había leído que los marinos portugueses, naufragados en el siglo XVI, habían instalado un fuerte en aquella latitud. Por desgracia para los intereses de Portugal, en la segunda mitad del siglo XVI, los franceses, capitaneados por el navegante Pronis, construyeron una casa de enormes proporciones, bautizada como Fuerte Delfin en honor y memoria del rey Luis XIV. Desconocían, que el delfín ya había ascendido al trono. Como es de suponer, los gabachos llegaron a la gran isla para convertirla en una estratégica colonia en la ruta de la India, y no abandonarla jamás.

Conforme descendíamos en nuestra derrota hacia el sur, refrescaba el tiempo y la mar nos ofrecía con frecuencia rachas de viento frescachón, todavía del segundo cuadrante, condición que aprovechamos para ayudarnos con el aparejo, y marcar en ocasiones velocidades superiores a los diez nudos. Cruzamos la línea que marcaba el Trópico de Capricornio, sin recibir especial prebenda, como se aseguraba en antiguas leyendas de mar, algunas reflejadas en libros de navegación popular. Una vez tanto avante

con el cabo de Santa María, ajustamos la proa para arrumbar sin dificultad hacia el canto meridional del continente africano. Y el día décimo octavo del mes de diciembre, recalamos en la costa africana, allí donde el derrotero marcaba como Port Elizabeth, en la bahía de Algoa. Llegaba el momento de costanear con rumbos de poniente, hasta alcanzar al cabo sureño. Sin embargo, el viento comenzaba a arracimarse en frescachón duro, lo que nos obligó a cargar el aparejo en prevención, que no era cosa de entrar en innecesarias demandas. Tan sólo dejamos al aire y en rebufo la trinquetilla, con escotas sobre manos. Por gracia de los cielos, parecía que gozábamos de una corriente a favor de tres millas, que mucho nos beneficiaba.

Debimos navegar poco más de cuatrocientas millas hacia poniente, hasta avistar con claridad el cabo de las Agujas. No se trataba de visión digna de guardar en la memoria, aunque algunas cadenas montañosas se marcaran al fondo con cierto esplendor, como guardianes de cámara. Pregunté al oficial de derrota sobre las características del cabo.

—Huertas, ¿se dispone de fondeadero en las faldas de las Agujas?

—Me temo que no, señor. La sonda marca un mínimo de quince brazas bajo el mismo cabo, y con dudoso tenedero.

—Poco me gustaría navegar a vela con esta corriente y viento caído. Pero, bueno, olvidemos ese cabo y prosigamos nuestro camino.

—Por desgracia, señor, en esta época del año es imposible avistar alguna banca de hielo, de las que tanto hablan por su especial hermosura.

—Pero que te pueden abrir la barriga como machete en manteca.

—En el derrotero marcan avistamientos en los meses de enero y abril. Y aunque sea difícil de creer, un navegante portugués avistó hace treinta años, en el mes de abril y a menos de treinta millas de la costa, una banca de hielo con más de cien pies de altura. Recomiendan otorgar a dichos efectos un generoso resguardo, que bajo el agua aumenta en mucho su tamaño y, como decía, señor, puede cortar las tablas de un barco como sierra de leñador.

—Hermosa visión debe ser contemplar una montaña helada en

movimiento, siempre que no se cruce en noche cerrada.

—No lo dude, señor.

Continuamos nuestra progresión hacia poniente, ahora con cielos cerrados, viento rascando el cascarrón y mar en aguas altas, aunque con suficiente visibilidad. Por fin, avistamos la bahía Falsa, cuya costa occidental se abre hacia el sur en pico de lanza, acantilado en altura. Y precisamente en su extremo se sitúa el cabo de Buena Esperanza, esa muesca que nuestros hombres podrían grabar en el cintón de mar con honor. En verdad que su visión llenaba el alma, al comprobar aquella tenaza de piedra que llegaba a morder las aguas. En cuanto nos fue posible, avanteado el famoso cabo, caímos a estribor para tomar un rumbo del noroeste y barajar la península que se rinde en Ciudad del Cabo. Aunque fuera con dificultades, avistamos el monte de la Tabla y la punta Duiker. De nuevo, me dirigí a Huertas.

—¿Es muy sucia esa bahía de Tablas?

—Alguna isla o islote en su seno, señor, a no más de tres millas de la costa, pero limpios y con mucha sonda.

Continuamos millas avante, ahora con cielos cerrados a tenazón y horizontes tomados, con lo que la visibilidad se reducía todavía más. Por tranquilidad propia, caímos a babor tres cuartas, cuando la mar comenzaba a batirnos con saña. En tal situación, ordené rumbo de poniente para alejarnos de las piedras en una distancia segura. En ese momento, aparecía en el puente de gobierno el contramaestre con rostro preocupado.

—Parece que la gran señora se nos aparece a males, don Estanislao.

—Poco me gusta el ambiente, señor comandante. Ya lo dice el refrán marinero: *Mar en entrañas mordida, vida por entero jodida*. He preparado la capa para darla en cualquier momento que ordene, por si esa lana se torciera a peores.

—Me parece una acción correcta.

Conforme nos separábamos de la costa, y en contra de lo que marcan los tratados náuticos, el viento, entrado en cascarrón de madres, parecía entablarse del norte-noroeste. Las olas comenzaban a tomar picos blancos y nos batían con fuerza, que ya se escuchaban los gemidos de la estructura. Ordené a máquinas reducir la velocidad a cinco nudos, suficiente para maniobrar, pero sin entrar

en peligro. Al mismo tiempo, ordenaba una caída franca al noroeste y, de esa forma, dejar la mar abierta solamente un par de cuartas a estribor.

Más que preocupación, sentía rabia y pesar, al comprobar que la gran señora nos mostraba las garras de aquella forma. Porque nos haría perder un tiempo precioso, sin contar con otros detalles que se podían abrir en colores oscuros. Y como me temía tripas adentro, en unas pocas horas, el soplo aumentó a ventarrón sin lindes, mantenido de forma extraña del cuadrante postrero, mientras las olas aumentaban en grado y fuerza. Ya las montañas blancas nos pasaban palos arriba, lo que nos obligaba a clavar garras en los pernos y verlas venir entre rezos. En aquellos momentos, cuando entrábamos en temporal abierto, recordé cuando, a bordo de la goleta de hélice *Isabel Francisca*, en aguas caribeñas, habíamos corrido un parecido temporal en popa, sistema que se hizo popular con el paso de los años. Sin embargo, en aquella situación no lo encontraba apropiado en absoluto. Porque suponía navegar hacia el sur sin límite conocido y, posiblemente, entrar en zonas de hielos.

Llegó el momento en el que autoricé a don Estanislao para dar la capa, sistema tan antiguo como las mismas aguas y que, en mi opinión, jamás perdería su vigencia. Reduje la máquina al mínimo, mientras nuestro buque comenzaba a dejarse ir con las rachas atemporaladas, lo que aliviaba alguno de los golpes de mar que tanto temía, esos jaretazos que pueden abrir una vía de agua de consecuencias terribles. Mientras tanto, el ánimo caía a la sentina sin remisión, porque podía comprobar sin error, que el temporal se cernía en cuerdas y solamente la Santa Patrona sabría hasta cuándo deberíamos aguantarlo. Además del riesgo cierto que se sufre en esos momentos sin descanso, era consciente de la inevitable consecuencia de perder días, así como derivar hacia el sudoeste, aumentando las millas a recorrer.

Tres días, tres interminables jornadas de cien horas debimos mantenernos a la capa. Sufríamos los embates de la mar sin descanso, pero también la falta de visibilidad y los periódicos sustos que, sin posible remedio, se suceden a bordo en tales condiciones de mar y viento. Ya en la segunda anochecida, podía atisbar el cansancio en el rostro de mis hombres. Como es de suponer, establecimos las condiciones de máxima seguridad, con barloas de

supervivencia. Pero también fue necesario ordenar rancho frío para todos, con lo que Ricardo me alimentaba con tajadas de queso y vino.

El tercer día se hizo más duro todavía. Huertas me anunciaba con su habitual profesionalidad, que debíamos haber derivado más de cien millas al sudoeste, una cantidad que poco me agradaba, pensando en posibles desventuras heladas. Por fortuna, todo el carbón ensacado a la brava por cubierta se había empleado, y no debíamos padecer la pérdida. Y bien que aseguramos la estanqueidad de todo el que se almacenaba a bordo, aunque debiéramos emplear hules de casacones viejos en improvisadas campanas. El color negro, que tanto odiaba en la mar, se hacía dueño de la situación, por lo que aquella noche se me hizo eterna, aunque bebiera a morro una frasca entera de vino.

Amaneció en gris lechoso, lo que consideraba como un día más en el eterno sufrimiento. Había abandonado todo auxilio moral, incluso los rezos a la Santa Patrona, como si solamente esperara entrar en el pozo definitivo. Menos mal que el *San Quintín* se mostraba como buque de raza, y los hachazos de mar se sucedían con escasos gemidos de su alma y ningún resultado peligroso. A veces, tras un machetazo de bigotes blancos, escuchaba ruidos de alarma, que se allanaban sin informes a la contra.

Entrábamos en una nueva anochecida, si se podía llamar así al permanente desgobierno entre tinieblas. Había observado cómo el caballero Lapiedra miraba sus manos, ampolladas de agarrarse con demasiada fuerza a los pernos. El joven temía los resultados de la situación, aunque no elevara un solo comentario. Y fue un par de horas después, cuando el cielo se nos vino encima. Porque comenzaron a caer sobre nuestras cabezas dos o tres diluvios a un tiempo. Y juro en verdad de ley, que jamás había observado tal cantidad de agua en riego sobre la superficie de la mar, al punto de ordenar la comprobación de la estanqueidad en escotillas y portas, ante peligrosas filtraciones. Sin embargo, al comprobar aquella masa líquida tan abundante y continua, se ensanchó mi corazón en latidos de gloria. Conforme nos empapábamos hasta los huesos, decidí animar al joven guardiamarina.

—Caballero Lapiedra.

—Mande, señor comandante —contestaba con un hilo de voz.

—¿No le dice nada a favor esta lluvia tan extraordinaria?

—¿Ha dicho a favor, señor comandante? —Mostraba un rostro de incomprensión—. Pues más que a favor, entiendo que este diluvio puede acabar con nosotros.

—¡En absoluto! —Gritaba con la felicidad aflorando por mis poros—. Debe saber, que la lluvia fuerte acaba por planchar la puta mar embravecida. Y cuanta más agua, más llana quedará la superficie.

No parecía creer una sola palabra el caballero, que me miraba con rastros de incredulidad, como si estimara que su comandante había entrado en grave demencia. Sin embargo, en aquellos momentos comenzaron a descender las olas blancas, como si hubiese llamado a los dioses a nuestro favor. El segundo, que aparecía en el puente de gobierno, exclamaba, alborozado.

—Benditas aguas celestiales, señor. Parece que rematamos el sufrimiento.

—Eso le he dicho al caballero Lapiedra, aunque no me haya creído.

—¿No habéis creído al señor comandante, caballero? —El segundo le increpaba con dureza.

—Verá, señor segundo, no quería…

—Déjelo, segundo. Debe ser su primer temporal de muerte. Pero parece que tenemos razón. La mar va cayendo con rapidez.

Una hora después, el viento quedaba en un cascarrón sucio, ahora entablado del sudoeste. Sin dudarlo, ordenaba a máquinas máxima potencia, al tiempo que don Estanislao, a una señal de mi parte, cargaba la capa y comenzaba a largar el aparejo a tientos. Bien saben los cielos que creí regresar a la vida, mientras el buque roncaba al gusto. Y de esta forma, cuando entramos en el crepúsculo matutino, se abrían los cielos, el viento quedaba en frescachón del sudoeste, la mar se convertía en marea larga y las sonrisas regresaban a los rostros de la dotación entera.

A mediodía, Huertas marcaba el sol a la meridiana con facilidad y sonrisa amplia en la boca. Poco después, todavía con los trebejos de navegación en la mano, anunciaba que habíamos caído a los treinta y siete grados de latitud, un sonoro desplome. Pero los males quedaban a popa sin remisión, mientras progresábamos con máquinas a máxima potencia y aparejo en auxilio. Las ganas de

vivir regresaban al punto y permitía encender fogones para calentar la puchera.

En vista de la situación calculada por el oficial de derrota, de absoluta garantía, ordené un rumbo norte puro, proa firme a la Punta da Marca, que abanica en celo la Bahía de los Tigres, entrados en la colonia portuguesa de Angola. Y como la situación quedaba placentera por más, con marea del nordeste, viento frescachón del sudoeste y sol en el cielo, decidí llegado el momento de tomar un generoso almuerzo, que Ricardo preparó con excelente humor. Poco después, con los huesos medio descoyuntados, me dejaba caer en el jergón y entraba en una siesta de dioses, que necesitaba de morro a rabo.

En la jornada siguiente y aunque el maquinista me asegurara, que disponíamos de suficientes toneladas de carbón y en perfecto estado de humedad, ordené velocidad económica, por mucho que deseara volar hacia el norte. Bien saben los dioses de la mar, que siempre es buena medida tomar una y mil precauciones sobre las aguas, de las que jamás te arrepientes. Avanteando millas hacia el norte y una vez cruzado de nuevo el Trópico de Capricornio, con situación de máxima garantía decidí caer a babor lo necesario, para aproar por derecho hacia las islas de Cabo Verde. De esa forma, libraríamos a suficiente distancia la *panza africana*, como se denominaba vulgarmente a la costa que se recorre entre el cabo Palmas, extremo occidental de la Costa del Marfil, y el cabo Verde, entrado en la costa senegalesa. Y también dejaríamos por estribor y a bastantes millas nuestra posesión del Río Muni en el golfo de Guinea. Bien que recordaba haber tomado Santa Isabel, en la isla de Fernando Poo, cuando me mantenía con las tripas desordenadas y moral abatida a bordo de la corbeta *Wad-Ras*, bajo la podrida mano de aquel comandante de infausta memoria.

Sentíamos en la cara los Alisios del Sur, entrándonos casi de empopada con bendita placidez, mientras la mar quedaba en cabrillas sueltas, el viento del sudeste caído a fresco y cielos en ese color azul, que remedia casi todos los pesares del alma. Como es fácil suponer, en tales condiciones largamos el aparejo al ciento, con lo que esperaba conseguir el auxilio de un par de nudos en la velocidad, más millas a favor. Entrados en el puente de gobierno

con excelente humor, algunos de mis oficiales solicitaron acortar distancia a tierra y poder divisar la frondosidad de cabo Verde. Aunque no me parecía conveniente y nos haría perder algún tiempo que, por mi parte, estimaba precioso, accedí a los deseos de los jóvenes sin familia propia cercana.

Una vez entrados en la zona de las calmas, aumenté la velocidad de máquinas para atravesarla en el menor tiempo posible, esa deferencia que nos concede el vapor y que los antiguos sufrían con encalmadas de días. Barajamos la costa africana hasta el cabo Verde, junto al puerto de Dakar, que ya había visitado en una ocasión. A partir de ahí, proa al Norte, hasta entrar en la posesión española del Sáhara, zona desértica del Río de Oro, sin ningún detalle que pudiera llamar la atención.

Para desencanto de muchos, nos alcanzaron las fechas navideñas por aquellas latitudes, cercanos a cabo Yubi, a escasas millas de las islas orientales canarias. Me propuse que nuestros hombres disfrutaran de la Nochebuena en condiciones, un reconocimiento a su entrega más que merecido. Y encargué con especial empeño al cocinero de equipaje, que preparara un menú adecuado, sin restringir en los alimentos de calidad, vinos y licores. Mucho disfrutaron a bordo de proa a popa, con los villancicos y cantares regionales en honor del nacimiento del niño Dios. Incluso se animó el capellán con una misa en cubierta, la famosa del gallo, a la que asistí con verdadero recogimiento y agradecimiento por los favores recibidos, no pocos, durante los nueve últimos meses.

Podíamos sentir el perfume de las islas Canarias por babor. Pero, aunque se tratara de pura fantasía, también me llegaban a las fosas nasales los aromas propios de la bahía gaditana, que tan cerca se encontraba por nuestra proa. Y para colmar el vaso de bondades, en aquellos días postreros del año 1867, no se mantenía en la enfermería un solo hombre. Sin duda, la ingestión de alimentos de salud en suficiente cantidad acababa por notarse en los cuerpos de todos. De esta forma, alcanzamos la cita de la Nochevieja, cuando despedíamos un año muy positivo para nuestro buque. Y entrábamos en 1868, del que esperábamos felices acontecimientos para la Patria, aunque no soñáramos siquiera con lo que se nos venía encima.

En la mañana del día de la Santa Epifanía de Nuestro Señor, el

vigiador cantaba tierra por la proa, aunque ya nos encontráramos a la espera y situados con garantía en la carta. No obstante, cuando pude divisar con detalle la querida bahía gaditana, los sueños de gloria alcanzaron mi cerebro en racimos de placer. Como nos manteníamos a la máxima potencia de máquinas desde dos días antes, en escaso tiempo alcanzamos la zona donde había decidido largar las anclas. Como les había explicado a los oficiales, pensaba fondear en bahía, hasta que, en la mañana siguiente, me presentara al capitán general, le ofreciera la novedad y esperara instrucciones en cualquier sentido.

Una vez con los ferros bien agarrados en argamasa, el segundo llevó a cabo la distribución de guardias para aquel día tan especial. Se ofreció prioridad para que aquellos con familias en tierras cercanas, pudieran desembarcar. Y ese fue mi caso porque, acompañado de Ricardo y con el bagaje mínimo necesario en la mano, tomé mi falúa para desembarcar en la escala real del muelle. Una vez en tierra y ahora urgido por unas prisas más propias de Satanás, tomamos un carruaje de punto, al que le ordené arrumbar a la calle de la Amargura, donde se encontraba el palacete de la familia Leñanza en Cádiz.

Cuando divisé el portón de nuestra casa, la emoción parecía ahogarme de entusiasmo. Imaginaba el rostro de Mencía, el de mi hijo y, posiblemente, el de un nuevo ser llegado a la familia. Sin que el ruido nos delatara, golpeé la aldaba con precaución. Y cuando el viejo Sebastián chascaba cerrojos y abría, le señalé la necesidad de mantener el silencio más profundo, antes de fundirme con él en un abrazo.

Entré con sigilo, para encarar la escalera hacia el piso superior, donde se encontraría, o debería encontrarse, la familia en grupo. Llegaba en hora previa al almuerzo, por lo que, muy posiblemente, se mantendrían en el saloncito de las conchas. Sin taconear en exceso, como era mi norma habitual, atravesé el pasillo, hasta alcanzar la meta dorada.

Al pronto, como milagro largado por la Santa Patrona en mi honor, pude atisbar el cuadro más soñado. Mi padre leía la prensa con su diario interés por los asuntos del mundo entero. Mi madre bordaba lo que merecía un pañuelo de uso. Pero, por fin, a la derecha de la escena aparecía mi esposa Mencía. Y por todos los

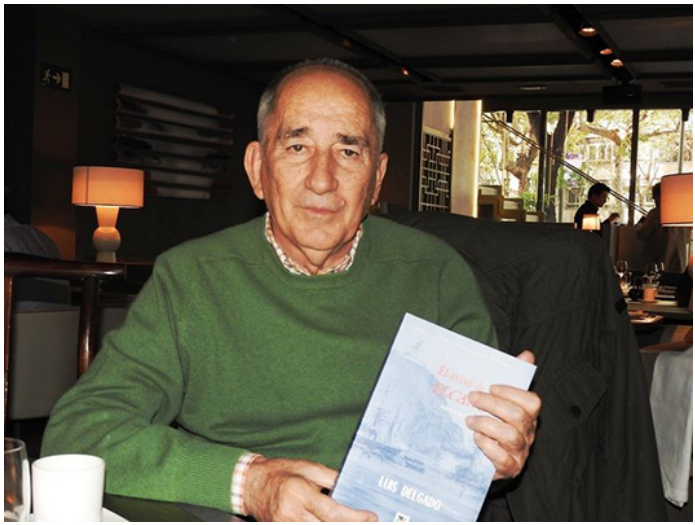
santos, que la encontré más hermosa que meses atrás, una belleza que parecía romper moldes. Para alargar el sueño, en sus brazos mecía lo que parecía ser una niña de un par de meses, con rizos rubios en cascada. Fue el momento de que advirtieran mi presencia. Mi hijo Francisco lanzaba gritos y corría hacia mí. Pero al mismo tiempo, se alzaba Mencía con la niña en brazos y llegaba para que la tomara entre los míos. Antes de besarla, escuché sus palabras, mientras una especial sonrisa brotaba de sus labios, y me mostraba el fruto de su vientre con especial orgullo.

—Tu hija se llama Nieves.

Sin pensar en nombres, apreté a las dos mujeres contra mí una vez más, mientras el pequeño Francisco jalaba de mis pantalones con fuerza. Dicen que los hombres de mar sufren con dolor la ausencia de los seres queridos, pero que los reencuentros suponen los momentos más gloriosos de cada vida. Y juro ante los Sagrados Libros, que esas palabras encerraban una verdad tan grande como el más fabuloso de los castillos.

LUIS M. DELGADO BAÑÓN

Cartagena, 5 de mayo de 2021



LUIS M. DELGADO BAÑÓN (Murcia, 8 de enero de 1946) es un escritor y militar español, capitán de navío del Cuerpo General de la Armada Española.

Entre sus obras destaca su proyecto, aún en curso, de escribir una serie de 56 novelas que ilustren sobre la historia naval de España entre el momento de su mayor esplendor, durante la segunda mitad del siglo XVIII, hasta la Guerra Civil Española de 1936-1939. Su interés principal en la escritura de esta serie es el de llenar un hueco necesario en la narrativa histórica española que hace muchos años ya han cubierto otras naciones que rememoran con orgullo su historia naval, en especial los británicos quienes, siendo excelentes novelistas, no reflejan adecuadamente siempre la realidad de las armadas desde el punto de vista naval e histórico, según Delgado Bañón, por falta de la adecuada investigación historiográfica, y tienden a denostar las de otros países ocultando a menudo los fracasos, no pequeños, de la *Royal Navy*. El autor, que reivindica la importancia de la historia de la Real Armada en el pasado de España, es un gran conocedor de sus hechos que ha sido director del Museo Naval de Cartagena y delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval en el Mediterráneo durante trece años. La serie se denominada *Una saga marinera española*.

Además de las de la Saga marinera, Luis Delgado Bañón es autor de otras novelas anteriores como *Jasna* (1997), *Las perlas grises (1998), Los tesoros del general (1999),* La tumba del Almirante (1999), *Aventuras y desventuras de un galeote* (2000), *El diamante del III Reich* (2000) y *Operación 2001: Gibraltar español* (2001).

Ha publicado numerosos artículos historiográficos en diversas revistas de su especialidad nacionales y extranjeras, y es autor de los ensayos históricos *Gibraltar 1704-2004: tres siglos de desidia, humillación y vergüenza* (2004) y *Antonio de Escaño, antes y después de Trafalgar* (2005), publicación esta última vinculada a la exposición del mismo nombre que comisarió el autor junto con Arturo Pérez-Reverte en conmemoración del combate de Trafalgar.

Notas

[1] Se refiere al ascenso a jefe de escuadra. < <

[2] Los alféreces de fragata portaban una sola charretera en el hombro izquierdo, mientras los de navío la lucían en el derecho. < <

[3] En la Armada se denominaba *tripulación* o *equipaje* a la totalidad de la gente de mar, mientras que el de guarnición se reservaba para la tropa embarcada. El conjunto de las dos, más la chusma o grupo de remeros en el caso de galeras, constituía la *dotación*. <<

[4] Se dice que un buque navega a *palo seco*, cuando no dispone de vela alguna al viento. < <

[5] Curvatura que se da a las cubiertas de un buque longitudinalmente, quedando el arco hacia abajo. De esta forma, los extremos de proa y popa vienen a resultar más altos que el centro. < <

[6] Se denominaba *combate a tocapenoles*, cuando los buques se encontraban a tan corta distancia que los extremos de las vergas (penoles) podían tocarse entre sí. También se utilizaba para expresar, en general, un combate a muy corta distancia. < <

[7] La escala de los vientos en esos años corría, de menor a mayor fuerza, por *calma muerta* o *chicha, vagajillo, ventolina* o *fresquito, fresco* (de todas las velas), *frescachón* (aparejo sin juanetes), *cascarrón* (rizos a las gavias), *ventarrón* (sólo mayor y trinquete) y *temporal* (trinquete y capa). < <

[8] Se refiere al estrecho de Menorca. < <

[9] Se entiende por cuarta, a cualquiera de los treinta y dos rumbos o vientos en que se encuentra dividida la rosa náutica. De esa forma, la cuarta equivale a 11º, 25. < <

[10] Refrán con el que los marineros daban a entender que, una vez puesto el buque a la capa, nada más queda por hacer. < <

[11] Se entiende por *jangada* a la balsa que se forma con masteleros, vergas y botalones del buque, para salvar a la gente en un naufragio. Como extensión, se decía *hacer una jangada* a realizar una malísima maniobra, de la que resultaba avería. < <

[12] Conjunto de portas correspondientes a la batería de un buque. < <

[13] Se entiende por derrota el camino que debe hacerse, y el que en efecto se hace, ya sea por uno o distintos rumbos, para trasladarse de un puerto a otro. < <

[14] Guerra franco-prusiana de 1870-1871, que significó el final del segundo imperio francés y la caída de Napoleón III. < <

[15] Actual Yakarta, capital de Indonesia. < <

[16] Actual Tahití. < <

[17] Hacienda Loudeiro. < <

[18] Conde. < <

[19] Voz con la que se indica, que el ancla en izado ha salido a superficie sin enganches ni obstáculos. < <

[20] Escollo que vela o sobresale de la superficie del agua en la bajamar. También se conoce como «peña ahogada», especialmente cuando aparece en solitario o aislado en grandes golfos. < <

[21] La escala de los vientos en esos años corría, de menor a mayor fuerza, por *calma muerta* o *chicha, vagajillo, ventolina* o *fresquito, fresco* (de todas las velas), *frescachón* (aparejo sin juanetes), *cascarrón* (rizos a las gavias), *ventarrón* (sólo mayor y trinquete) y *temporal* (trinquete y capa). < <

[22] Las anclas. < <

[23] Irse a pique, colar a fondo o colarse por ojo. < <

[24] Aproximaciones o accesos a un puerto, bahía o punto geográfico determinado. < <

[25] Se entiende por vigía, a los escollos que velan o sobresalen de la superficie del agua, o algunos que velan solamente en la pleamar. También se conoce como «peña ahogada», especialmente cuando aparece en solitario o aislado en grandes golfos. < <

[26] Se denominaba como *tomar el punto*, calcular la posición del buque en la mar. Cuando esta operación se deducía de la observación de astros, se llamaba *punto de observación o punto astronómico*. Cuando se hacía en base a los rumbos y distancias recorridas, corregidas por vientos y corrientes, se nombraba como *punto de estima* o *de fantasía*. < <

[27] Instrumento de hierro con cuatro garfios o ganchos a modo de garabatos, que sirve para aferrarse dos embarcaciones en un abordaje. < <

[28] Embarcación que, en la costa de Vizcaya, se daba a una lancha de atoaje, que sobre ser de igual figura en proa que en popa y emplear remos pareles, dispone de dos velas al tercio. En temporales, abate el palo mayor, sustituyéndole el de trinquete, en cuyo lugar arbola otro muy chico con una velita que llaman borriquete. Estas embarcaciones salen bastante fuera de los puertos en los tiempos duros, para auxiliar y remolcar a las que se dirigen a tierra en las costas bravas. Fueron empleadas por la Armada a bordo de buques mayores, especialmente en misiones de desembarco y defensa. También fueron empleadas por la *Royal Navy* en sus propias unidades, gracias a la propuesta de lord John Hay, miembro del almirantazgo y personaje que había desempeñado un importante papel en la pasada Guerra de los Siete Años, Primera Guerra Carlista, al mandar las fuerzas de apoyo británicas a la causa isabelina. < <

[29] Actual Yakarta. < <

[30] Actual Océano Índico. < <

[31] Instrumento de hierro con cuatro garfios o ganchos a modo de garabatos, que sirve para aferrarse dos embarcaciones en un abordaje. < <

[32] Se entiende por *arpeo* a un instrumento de hierro con cuatro garfios o ganchos a modo de garabatos, utilizados al extremo de un cabo para aferrarse una embarcación a otra. Eran empleados especialmente en abordajes, para acoderarse al buque enemigo. <<

[33] Como todos los buques aparejados con cuatro palos, estos se designaban, de proa a popa, como trinquete, mayor proel, mayor popel y mesana. < <

[34] Maniobra clásica artillera, en la que el buque propio muestra su costado perpendicular al enemigo. De esta forma, puede emplear todas sus piezas, mientras al enemigo solamente le es posible atacar con los montajes de caza. < <

[35] Ha de entenderse como a la *lumbre del agua*, es decir, en la línea de flotación. < <

[36] Llamado comúnmente a bordo como ahorcaperro o vuelta de lobo. < <

[37] Unidad de longitud empleada en los buques, para expresar normalmente la profundidad de las aguas. Cada braza equivale a unos dos metros, aproximadamente. Se denominaba así, porque equivalía a la longitud de dos brazos extendidos. < <

[38] Especie de barandilla doble de madera, de firme o levadiza, que encajada en candeleros de hierro, corre las bordas del buque, en cuyo hueco se colocan los petates de la marinería para formar los parapetos. < <

[39] Se entiende por guindola al conjunto formado por tablas y cabos, que se emplean como andamio para pintar, rascar o cualquier otra operación en palos y costados. < <

[40] Océano Índico. < <

[41] Se entiende por brandal o burda, a los cabos de fuerza con que se sujeta un mastelero a la mesa de guarnición de su palo respectivo, en auxilio de sus obenques. < <

[42] Se denominaba como *tomar el punto*, calcular la posición del buque en la mar. Cuando esta operación se deducía de la observación de astros, se llamaba *punto de observación o punto astronómico*. Cuando se hacía en base a los rumbos y distancias recorridas, corregidas por vientos y corrientes, se nombraba como *punto de estima* o *de fantasía*. < <

[43] Denominación que dan los navegantes ingleses, *roaring forties*, a los vientos que soplan por el paralelo de los 40 grados sur, normalmente con intensidad tormentosa y levantando mucha mar. Posteriormente, también se denominaron a los vientos en los cincuenta y sesenta grados como *aulladores* y *bramadores*. < <

[44] Se denominaba como *banca de hielo* en nuestros derroteros y libros de navegación, a las grandes masas de hielo desprendidas del continente antártico, avistadas por nuestros navegantes de los siglos XVI y XVII. Por desgracia, con el paso de los años, tal voz fue sustituida por la británica *iceberg*, en esa absurda querencia que sufrimos por las denominaciones extranjeras. < <